3/2017 Mai | Juni € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00



SCHIFF Classic

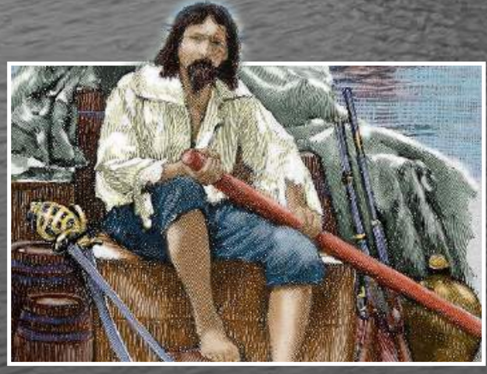
Schiff & Zeit 95

Magazin für Schiffahrts- und Marinegeschichte

Hilfskreuzer
Meister der Tarnung, Jäger der Handelsschiffe

Im Spanischen Bürgerkrieg 1937

Panzerschiff Deutschland



Robinson Crusoe: Die wahre Geschichte hinter dem Roman



Gefunden: Die Geheimnisse von *HMS Terror* und *Erebus*



Hellmuth von Mücke

Interview: Das sagt der Sohn über den *Emden*-Kaleu

MITTENDRIN – STATT NUR DABEI ...

WINDJAMMERPARADE 2017

ERLEBEN SIE DIE WINDJAMMERPARADE 2017 AN BORD DER MS DANA AM 24. JUNI!

Wir haben für Sie die DANA zur Windjammerparade der Kieler Woche 2017 gechartert.

Genießen Sie mit uns einen schönen Tag in See, spüren Sie Wind und Wellen, bestaunen Sie Schiffe und Boote auf der Kieler Förde.

Preis pro Person:

NUR 89,– €

WANN:	24. Juni 2017
WO:	Heikendorf, Yachthafen
BOARDING:	09:30 Uhr
AUSLAUFEN:	10:00 Uhr
EINLAUFEN:	14:00 Uhr
INKLUSIVE:	**Frühstück, Mittagessen und Getränke** (Frühstück: belegte Brötchen Mittag: Krustenbraten mit Krautsalat und Brot. Inklusive Kaffee, Bier und Softdrinks)

JETZT PLÄTZE SICHERN!
Buchen Sie Ihren Platz so schnell wie möglich, Plätze werden nach Eingang der Anmeldung vergeben!

Alexander Hub
Telefon: (04343) 49 48 49 40
E-Mail: a.hub@marinebund.de



Liebe Leserinnen und Leser,

wie standen die Deutschen nach der Katastrophe des Ersten Weltkriegs und den bitteren Erfahrungen mit der Kaiserlichen Marine zum Bau neuer Kriegsschiffe in den 1920er-Jahren? Dieser Kernfrage nahm sich auch die Marineleitung unter Admiral Hans Zenker an, die unter anderem wegen bestehender Beschränkungen bemerkenswerte Wege beschritt: Sie knüpfte verdeckte Kontakte zur Phoebus AG, der zweitgrößten deutschen Filmgesellschaft, unterstützte sie mit hohen Beträgen aus unterschiedlichen Quellen sowie mit staatlich verbürgten Darlehen. Im Gegenzug kamen entsprechende Filme und Filmchen in die Kinos, die das maritime Bewusstsein der Deutschen wiederbeleben sollten. Die Bevölkerung zeigte bislang nämlich wenig Sinn für neue Schiffe als Ersatz für veraltete Linienschiffe.

Ob die politischen Parteien für oder gegen den Bau von Panzerschiffen eintraten, machten sie davon abhängig, ob die Bevölkerung dem zustimmte. So führte man um 1925/26 *Schiff in Not* und *Friesenblut* erstmals auf und produzierte weitere kleine Streifen, die für die Seefahrt allgemein, deutsche Seegeltung und unterschwellig auch für ein gesundes Nationalempfinden warben – ganz nach dem Geschmack der Marineleitung. Ob dies allerdings schon ausreicht, um aus diesen (durchaus öffentlichkeitswirksamen, aber insgesamt doch eher bescheidenen) Maßnahmen im Nachhinein einen forcierten Flottenbau abzuleiten oder der damaligen Marineleitung sogar Seeherrschaftsansprüche zu unterstellen, darf füglich bezweifelt werden.

Denn immerhin stand die Konzeption des „Panzerschiffes A“ im Einklang mit der demokratischen Regierung der Weimarer Republik. Zwar instrumentalisierte die SPD das Großprojekt für ihren Wahlkampf im Jahr 1928 mit dem Slogan „Kinderspeisung statt Panzerkreuzer“, sie fiel aber prompt um, als sie den Verlust der Regierungsmehrheit befürchten musste.

Nach dem Prinzip „Schneller als die Stärkeren und stärker als die Schnelleren“ sollte das nach den Buchstaben des Versailler Vertrages entworfene Schiff im Kriegsfall französische Leichte Kreuzer schon am Kanalausgang im Atlantik abfangen – und damit verhindern, dass diese, um die polnische Marine zu unterstützen, in die Ostsee einbrachen. Nach 1933, im Zeichen tatsächlicher deutscher Weltmachtambitionen, hatten die Panzerschiffe aufgrund ihres großen Fahrbereichs im Atlantik Handelskrieg zu führen, um England von seinen überseeischen Zufuhren abzuschneiden. Trotz beachtlicher Erfolge, vor allem durch das Panzerschiff – später den Schweren Kreuzer – *Admiral Scheer* bis 1942, konnte man hier angesichts der erdrückenden Materialüberlegenheit den alliierten Gegnern allerdings nur „Nadelstiche“ ohne kriegsentscheidende Wirkung beibringen.

In dieser Ausgabe stehen die Entwicklungsgeschichte des epochemachenden „Panzerschiffes A“ *Deutschland* und sein Einsatz im Spanischen Bürgerkrieg im Mittelpunkt. Sein weiterer Dienst als Schwerer Kreuzer *Lützow* im Zweiten Weltkrieg ist Thema in einer der folgenden Ausgaben von *Schiff Classic*, das dieses ebenso spannende wie ertragreiche Kapitel der deutschen Marinegeschichte vervollständigen wird.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihr

Guntram Schulze-Wegener



Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



Das etwa 80 Millionen Reichsmark teure Panzerschiff *Deutschland* in Wilhelmshaven. Postkarte aus den 1930er-Jahren Foto: Sammlung GSW

INHALT



EINSATZBEREIT: Das Panzerschiff *Deutschland* an seinem Liegeplatz in Wilhelmshaven. Der vordere Drillingsturm mit Fliegererkennung für den internationalen Einsatz 1937 Foto: p-a/WZ-Bilddienst

Titelbild: Das Panzerschiff *Deutschland* läuft am 16. Juni 1937 in Wilhelmshaven ein. Mannschaft an Deck angetreten


GESCHICHTE | Spurensuche

Neue Antworten auf Mysterien der Franklin-Expedition

Wracks im Polarmeer

Die beiden Schiffe *Terror* und *Erebus* sind gefunden, doch noch immer bleiben der Verlauf der Mission und das Schicksal von 129 Männern voller Rätsel

Von Mechthild Opel

S. 22


MENSCHEN | Seemannschaft & Bordleben

Neue Serie

Cap Trafalgar gegen Carmania

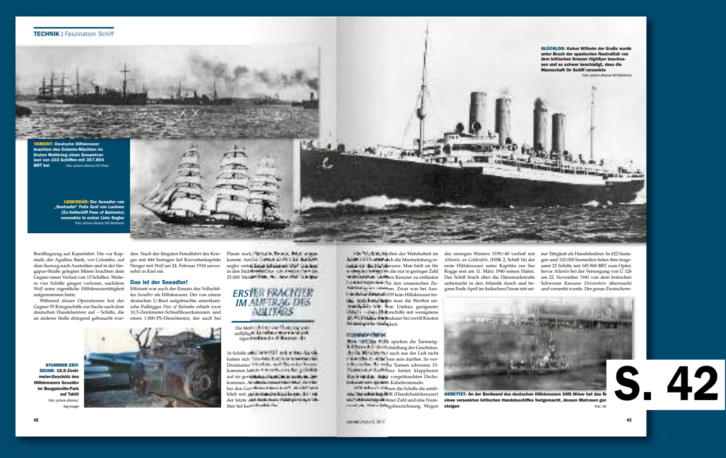
Duell im Südatlantik

Zwei Hilfskreuzer in einem mörderischen Gefecht

Von Peter H. Block

„WENN WIR SEGELTUCH ÜBER EINEN RAHMEN SPANNEN, SIND ES DREI SCHORNSTEINE"

S. 32


TECHNIK | Faszination Schiff

ERSTER FRACHTER IM AUFTRAG DES MILITÄRS

S. 42


MENSCHEN | Entdecker & Eroberer

Die wahre Geschichte des Robinson Crusoe

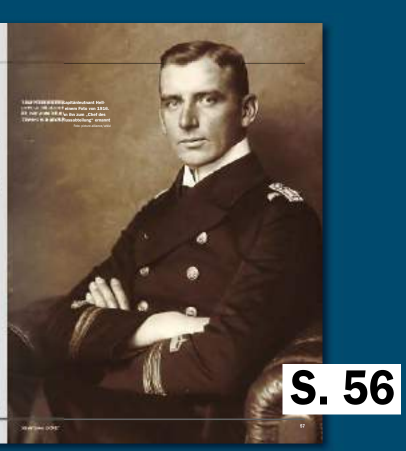
Gefangen in der Südsee

S. 50


DAS INTERVIEW

Patriot mit linker Tendenz

Legende der Marine



S. 56

GESCHICHTE | Seeschlachten & Gefechte

Raddampfer revolutionieren die Meere

Triumph der Teufelsschiffe

Auf den Wogen der industriellen Revolution führen die Seemächte zwischen 1815 und 1848 mit Volldampf in die Moderne. Das altehrwürdige Segelschiff geriet damit ins Hintertreffen

Von Alain Felkel

S. 70

Titelfotos: picture-alliance/WZ-Bilddienst (2), Interfoto/National Maritime Museum London, picture-alliance/Heritage Images, picture-alliance/arkivi

▶ Titelthema



Ticket zur *Titanic*

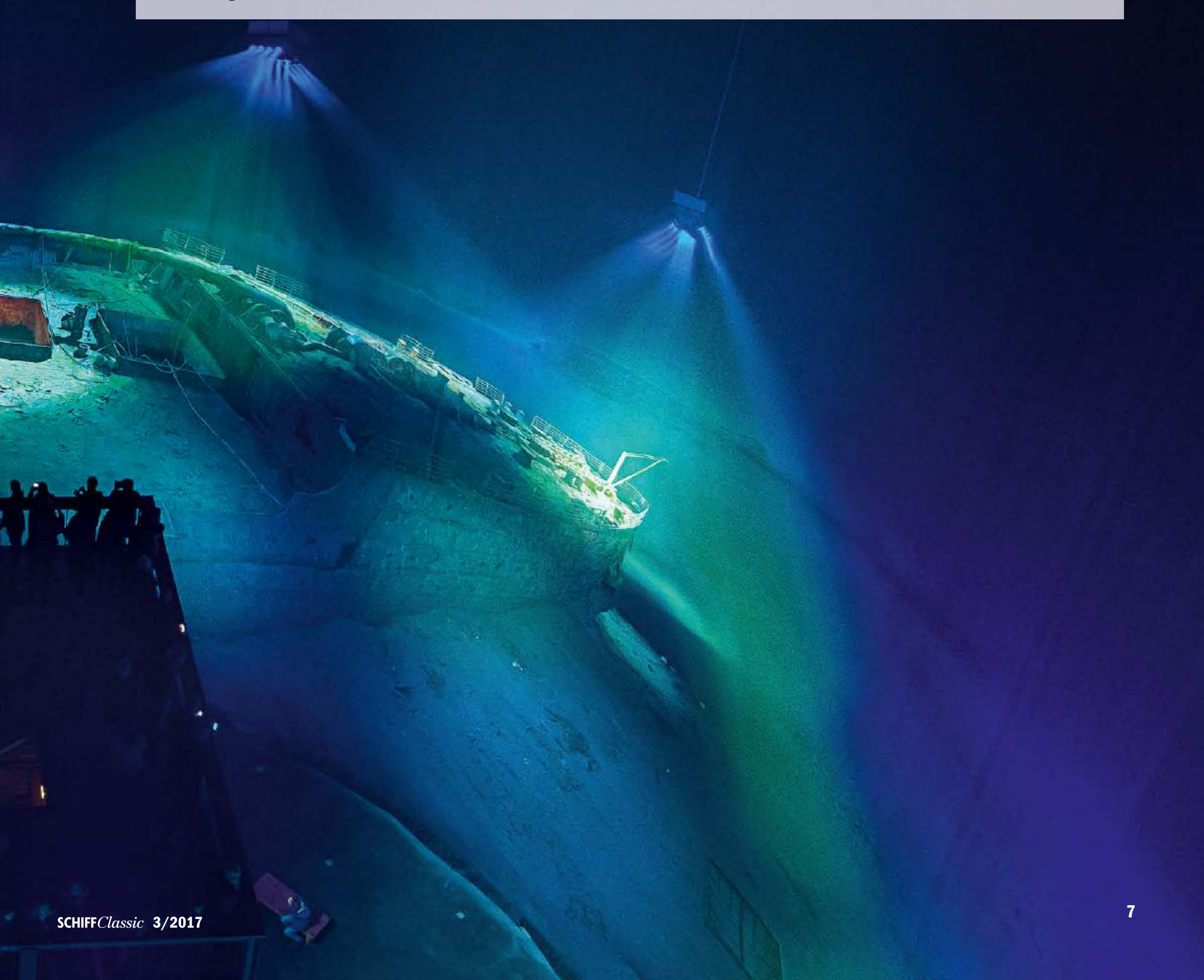
Ein überwältigendes Panorama in Leipzig

Was seit der Entdeckung der *Titanic* und dem ersten Tauchgang des US-Ozeanografen Robert Ballard vor 30 Jahren nur einigen Hundert Forschern, Filmern und vermögenden Teilnehmern der zehn „offiziellen“ Expeditionen zum Wrack der *Titanic* möglich war, kann in diesem Jahr jeder erleben, der das neue 360-Grad-Panorama von Yadegar Asisi, „*Titanic* – die Versprechen der Moderne“, im Panometer Leipzig betritt: einen Tauchgang in 3.800 Meter Tiefe auf den Meeresgrund des Nordatlantiks – ohne aufwendigen Gesundheitscheck, ohne langwierige Vorbereitungen und vor allem ohne die Kleinigkeit von 50.000 Euro, die ein Ticket zur *Titanic* im Jubiläumsjahr 2012 kostete. Hier genügen wenige Minuten, um auf die Aussichtsplattform im Zentrum des Panoramas zu klettern und eine Eintrittskarte für maximal zwölf Euro.

Doch im Gegensatz zum eingeschränkten Blickfeld aus dem Bullauge eines Mini-U-Bootes bietet sich dem Betrachter eine geradezu atemberaubende Totale. Asisi hat einen Kunstgriff angewendet: „Zur Beleuchtung habe ich diese Lichtstraße auf dem Meeresgrund erfunden, von einem Wrackteil zum anderen, sodass man jedes Detail, jede Niete am Rumpf, erkennen kann; in einer Auflösung, wie sie noch nie gezeigt worden ist.“ Er ist überzeugt: „Wer aus diesem Panorama herausgeht, wird automatisch an die Überheblichkeit des Menschen denken. Denn bei jedem Schritt in die Moderne stellt sich doch die Frage: Was bringt uns diese Entwicklung an Lebensglück mehr?“ *Stephan-Thomas Klose*

Info- und Servicecenter
Panometer Leipzig
Richard-Lehmann-Straße 114
04275 Leipzig
Tel.: 0341 3555340
E-Mail: service@panometer.de
www.asisi.de
Mo–Fr 10–17 Uhr

Foto: © asisi-PR





Im Gefecht auf der Doggerbank am 24. Januar 1915 bewies die *Blücher* ihren hohen technischen Standard, war aber den englischen Schlachtkreuzern unterlegen und musste – wehrlos – durch Torpedofangschüsse versenkt werden

Foto: Sammlung GSW

Serie Deutsche Schiffe

Großer Kreuzer *Blücher*

Erstes Schiff der Kaiserlichen Marine mit Dreibeinmast

Das zweite Flottengesetz von 1900 schrieb zwar eine Verdopplung der deutschen Schlachtflotte fest, strich aber notgedrungen sechs Große Kreuzer, da der Reichstag ansonsten nicht zugestimmt hätte. Den Bau von sechs Großen Kreuzern holte die Flottennovelle von 1906 nach; man erkannte, dass ohne diesen für Auslands- als auch für Aufklärungsaufgaben wichtigen Schiffstyp die Kaiserliche Marine gegenüber den konkurrierenden Mächten klar ins Hintertreffen geraten wäre.

Gerade bei diesem Schiffstyp waren die allgemeinen Kampfstärken – also Panzerung und Bordwaffen – international rasch vorangetrieben worden, und mit der *Scharnhorst*-Klasse (siehe *Schiff Classic* 1/2017) hatten die Deutschen diesem Trend folgen können. Der dann als Amtsentwurf 1904/05 entstandene Große Kreuzer *Blücher* stellte gegenüber den Vorgängern der *Scharnhorst-*, *Roon-* und *Prinz-Adalbert*-Klassen in der Wirklichkeit einen echten schiffbaulichen Fortschritt dar. Mit zwölf 21-Zentimeter-Geschützen L/45 SK in sechs Zwillingstürmen – jeweils zwei vorn und achtern und an den Seiten – war der Einsatz von acht 21-Zentimeter-Geschützen in der Breitseite möglich (Mittelartillerie acht 15-Zentimeter-L/45-SK, leichte Artillerie 16 8,8-Zentimeter-L-45/SK, fünf Torpedorohre).

Das moderne und starke Schiff entstand 1907/09 bei der Kaiserlichen Werft Kiel und gab während der Bauphase unfreiwillig Diskussionsstoff: Die Briten hatten 1906 drei Schiffe der *Invincible*-Klasse auf Stapel gelegt, die mit acht 30,5-Zentimeter-Geschützen im Panzerkreuzerbau denselben Übergang zum Großkampfschiff (Schlachtkreuzer) vollzogen wie mit der *Dreadnought* im Panzerschiffbau. Damit konnte die *Blücher* nicht mithalten.

Man konnte das Schiff nicht mehr umrüsten. Ebenso war es auch nicht möglich, den Bau des Großen Kreuzers zugunsten eines Schlachtkreuzers zu stornieren. Dadurch hätte ein nicht hinnehmbarer Zeitverlust im Rüstungswettbewerb entstehen können. Der Staatssekretär im Reichsmarineamt, Alfred von Tirpitz, ließ die *Blücher* daher in der vorgesehenen Form fertigstellen und den Schlachtkreuzerbau konstruktiv vorbereiten. *Armin Kern*

Buchtipp

Schiffschirurgen

Vergessene Helden

Dieses lesenswerte Buch widmet sich den „vergessenen Helden der Seefahrt- und Medizingeschichte“, den Schiffschirurgen. Deren Tätigkeit ist ein bisher weitgehend unbeachtetes Kapitel der Seefahrtsgeschichte. In den meisten Reiseberichten zu den europäischen Entdeckungen werden sie nicht aufgeführt, obwohl sie stets mit an Bord waren und ihre Zahl seit den Reisen von Christoph Kolumbus auf mehr als 300.000 geschätzt wurde. In den gewaltigen Seeschlachten retteten sie unzähligen Matrosen das Leben, durch ihre Tatkraft ermöglichten sie das Überleben ganzer Expeditionen. Den neuen Krankheiten und Seuchen standen sie aber zumeist hilflos gegenüber, hatten sie doch fast alle keine akademische ärztliche Ausbildung, sondern bestenfalls eine Lehre als Bader und Wundärzte absolviert. Mit seinem medizinhistorischen Buch schließt der Autor zweifellos eine Lücke.



Georg-Michael Fleischer: *Schiffschirurgen. Von Kolumbus bis Nelson. Vergessene Helden der Schifffahrtsgeschichte.* 280 Seiten, Kaden-Verlag, Heidelberg 2016, 59,90 Euro

5.000 Jahre Seefahrt

Tochterboot *Tünnes*

Heimkehr von der „Weltreise"

Wohl keine andere Rettungseinheit der DGzRS-Flotte ist in der Welt so weit herumgekommen wie das ehemalige Tochterboot *Tünnes*: Nachweislich vier Überquerungen des Äquators und Besuche auf vier Kontinenten sind im Logbuch des nur 6,5 Meter kleinen Bootes verewigt. Von 1958 bis 1985 war das nach der volkstümlichen Figur aus dem Rheinland benannte Fahrzeug an Bord des Seenotkreuzers *Ruhr-Stahl* auf den Stationen Cuxhaven und Amrum im Dienst. In den 1970er-Jahren dienten Mutterschiff und Tochterboot zeitweilig als Kulisse und Handlungsschauplatz für die mehrteilige ZDF-Fernsehserie *Aus dem Logbuch der Peter Petersen*. Nachdem man sie außer Dienst stellte, ging *Ruhr-Stahl* und *Tünnes* an den Seenotrettungsdienst ADES in Uruguay. Dort trennte man das Tochterboot vom Seenotkreuzer und setzte es als eigenständige Einheit beziehungsweise Hilfsboot mit dem Namen ADES 7/*Henry Cotelo* bis Juli 2006 auf der Station Puerto de Carmelo im Südwesten des Landes ein.



Seenotkreuzer *Ruhr-Stahl* und Tochterboot *Tünnes* auf der Nordsee

Fotos: Sammlung Miserok

Als Spende von ADES traf es im Dezember 2006 in Uganda ein, um auf dem Victoriasee für mehr Sicherheit zu sorgen. An seinem neuen Einsatzort am drittgrößten See der Welt sollte das Fahrzeug beim Rettungsdienst NLRI (National Lake Rescue Institute) hauptsächlich für die Ausbildung der Einsatzkräfte genutzt werden. Zehn Jahre später war das Boot in Kampala am Victoriasee im Besitz der Uganda Conservation Foundation (UCF), einer Naturschutzorganisation, die sich in erster Linie für die Arterhaltung von Elefanten und anderem Großwild einsetzt.



Kam viel rum: *Tünnes* in den Farben des uruguayischen Seenotrettungsdienstes

Anfang 2017 gelangte das 59 Jahre alte Tochterboot nach Zwischenstopps in Kenia und Saudi-Arabien per Seecontainer zurück nach Deutschland, wo es sich nun in Privatbesitz befindet. Die ehemalige *Ruhr-Stahl* dient heute unter dem Namen *Ana Isabel* im Mündungsgebiet des Rio de la Plata einem Unternehmen für maritime Dienstleistungen als Mehrzweckschiff.

Manuel Miserok

Aus der Kombüse

Heute: Scharfes Lamm

Kennen Sie die Mahratten? Das war ein streitbares indisches Völkchen, welches Geschmack an der Seeräuberei gefunden und den ehrbaren englischen, französischen und niederländischen Fahrern der Ostindienkompanie (siehe *Schiff Classic* 4/2016) das Leben schwergemacht hatte. Gern nahmen sie sich auch der mit kostbaren Stoffen und Gewürzen beladenen Segler von Mogulherrschern an, und es war Konadij Angria, der dieses Geschäft zu einer äußerst lukrativen und straff organisierten Herrschaft über den Indischen Ozean ausbaute.

Dies zeigte er auch, indem er seine Macht und seinen Reichtum mit prunkvollen Palästen, Festen und bis dahin nie gesehenen Harems offen zur Schau stellte. Man aß, trank und amüsierte sich. Aus dieser Zeit ist ein Gericht überliefert, das – wie es bei Angria üblich war – zusammen mit vielen anderen auf einer riesigen Messingplatte serviert und „Kutcha Korma" genannt wurde: scharfes Lamm. Außer der Butter und den Zwiebeln vermischen Sie alle Zutaten und braten die Zwiebel in einem hohen Topf goldbraun. Alles andere geben Sie mit zwei Tassen heißem Wasser dazu und lassen es bei mittlerer Hitze etwa 30 Minuten garen. Dazu passt als Beilage Reis. Guten Appetit!

GSW

Zutaten (für 4 Personen)

500 g Lammkeule (in Würfel geschnitten)
¼ Tasse Butter
1 TL Ingwer (gemahlen)
1 EL Kreuzkümmel (gemahlen)
1 EL Koriander (gemahlen)
1 EL Tomatenmark
1 TL rote Pfefferschote (gehackt)
6 Kardamomkapseln (geschält)
6 Nelken
1 TL Cayennepfeffer
½ l Joghurt
1 Zwiebel (in Ringe geschnitten)
1 Knoblauchzehe (zerdrückt)
½ TL schwarzen Pfeffer
Salz
2 Tassen Wasser



Scharfes Lamm, hier in einer Variante mit Curry, stand auf dem Speiseplan des indischen Seeräuberfürsten Konadij Angria

Foto: ullsteinbild/imageBROKER

Brauchtum

Bleilatsch

Beliebter Freizeitspaß

An Bord von Schiffen, zumal Kriegsschiffen, war Freizeit immer ein knapp bemessenes Gut. Aus diesem Grund nutzte die Freiwacht die wenigen freien Stunden, zumeist sonntags, mit gemeinschaftlichen Spielen. Hierzu fand sich fast immer die Backsgemeinschaft zusammen. Der verfügbare Spielraum an Deck oder in der Kasematte war jedoch hierfür zu beengt. Des Weiteren musste man jederzeit damit rechnen, zu einem Alle-Mann-Manöver antreten zu müssen.

Spiele mussten aus den genannten Gründen auf möglichst kleinem Raum schnell und ohne aufwendige Vorarbeit in die Wege geleitet und ebenso schnell wieder beendet werden. Zu diesen Spielen gehörte der „Bleilatsch". Der Name rührte von den hierfür verwendeten flachen Bleischeiben her, die man als „Latschen" bezeichnete und vom Maschinenpersonal samt Kreide auslieh.

Mit der Kreide gezeichnete rechteckige, mit Zahlen versehene Felder waren das Spielfeld, das sich schnell wieder wegwischen ließ. Das Spiel bestand darin, dass aus einer festgelegten Entfernung die Spieler ihre Bleilatschen auf die Felder warfen. Weil die Bleistücke ein relativ hohes Eigengewicht besaßen, blieben sie auch bei Schiffsbewegungen liegen. Sieger war, wer mit möglichst wenigen Würfen die höchste Punktzahl erzielte. Der Verlierer gab für gewöhnlich eine Flasche Bier oder Tabak aus; an Bord war es verboten, um Geld zu spielen.



Kurzweil zu Kaisers Zeiten. Wer die höchste Punktzahl erzielte, war Sieger

Foto: Sammlung GSW

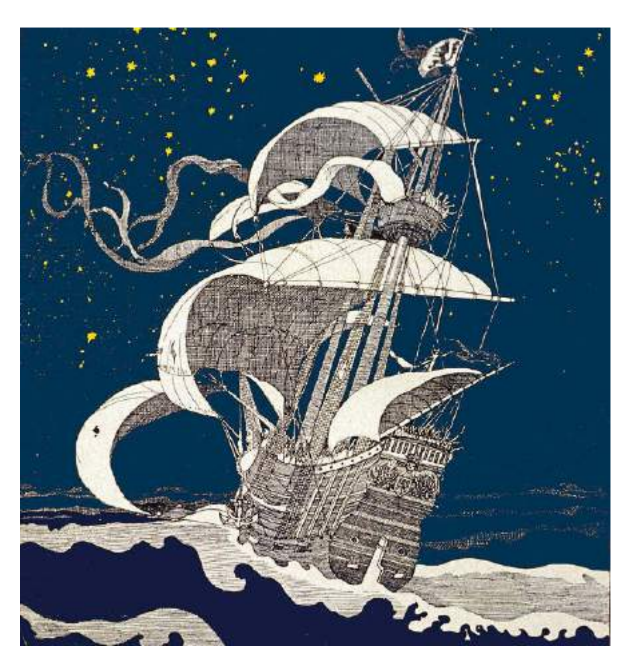
Eine Variante war das „Blei-Platt-Spiel", bei dem man schwere runde Bleiplatten mithilfe einer Holzkrücke aus einer größeren Entfernung in Richtung der aufgezeichneten Felder stoßen musste – das funktionierte aber nur auf größeren Schiffen, da man mehr Platz benötigte. Für das Spiel boten sich besonders Passagierschiffe an, auf denen die Felder auch mit Farbe aufgemalt wurden. *GSW*

Seemannsgarn

Glück und Unglück

Gute und schlechte Tage

Dass Seefahrt viel mit Aberglauben zu tun hat, ist bekannt. So wurden nicht nur Schiffsnamen mit positiven oder negativen Schicksalen verbunden, sondern auch die einzelnen Wochentage. Ein Blick darauf lohnt sich. Beginnen wir mit dem Sonntag, der sich allseits großer Beliebtheit erfreute und ein durchweg glückhafter Tag ist: gut zum Fischen, Segeln und für den Beginn einer Schiffsreise. Der Montag gilt als beschwerlich, „Montag wird nicht wochenalt" ist eine alte Weisheit. Den Dienstag brachte man weder mit Glück noch mit Unglück in Verbindung, aber wehe, wenn er auf den 15. Januar fiel.
In einem *Medii Aevi Calendarium* wird dringend vor diesem Datum gewarnt, denn dann seien Schiffe in See in höchster Gefahr! Mittwoch und Donnerstag galten als besonders gute Tage, und den Sonnabend hielt man weder für ungünstig noch für günstig. Aber der Freitag, der hatte es wahrhaft in sich! Er ist so randvoll mit Schauergeschichten und dem Treiben dunkler Mächte, dass wir uns die Beschreibung für die nächste Ausgabe von *Schiff Classic* aufheben. *GSW*



An welchen Tagen man lieber nicht in See gehen sollte, wussten alte Kapitäne genau

Foto: picture-alliance/ Leemage

Hätten Sie's gewusst?

Der Delisch-Attische Seebund vereinte 265 Städte an den Rändern des Ägäischen Meeres. Er war zur Abwehr der Perser gegründet worden und stand unter der Führung Athens (Perikles).

Seit etwa 800 vollzog sich der Wandel der seemännisch versierten Wikinger von Plünderern zu Eroberern und Siedlern.

Die Navigatoren der chinesischen Flotte unter Zheng He (1371–1435) verwendeten Sternkarten und Magnetkompasse.



Bei zwei Faden Wassertiefe riefen Schiffer auf dem Mississippi „mark twain"

Foto: picture-alliance/akg-images

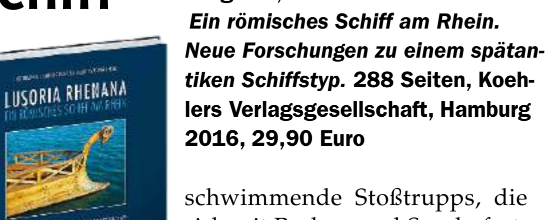
Das Pseudonym Mark Twain des Romanautors Samuel L. Clemens (1835–1910) geht auf seine Zeit als Flusslotse zurück. Man rief, wenn zwei Faden Tiefe beim Loten und dadurch eine sichere Durchfahrt erreicht waren, „mark twain".

Die Katastrophe der Hindenburg am 6. Mai 1937 in Lakehurst bedeutete das Ende der Luftschiffe als ernsthafte Konkurrenz zur Passagierschifffahrt.

Buchtipp

Antikes Kriegsschiff

Ein erstklassiges Werk



Brechtel, Fritz/Schäfer, Christoph/ Wagener, Gerrit: *Lusoria Rhenana. Ein römisches Schiff am Rhein. Neue Forschungen zu einem spätantiken Schiffstyp.* 288 Seiten, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2016, 29,90 Euro

Auf 369 Farbbildern und vielen Planzeichnungen entsteht vor dem Auge des Betrachters ein römisches Schiff der Spätantike. Ausgehend von einem Bodenfund in Mainz im Jahr 1981, identifizierte man den Standardtyp eines spätantiken Kriegsschiffs, von dem schriftlichen Quellen zufolge eine Vielzahl in der Grenzsicherung des Römerreiches auf Rhein und Donau eingesetzt wurden. Diese „Lusorien" waren mit ihrer Besatzung gleichsam schwimmende Stoßtrupps, die sich mit Rudern und Segeln fortbewegten. Durch praktische Tests mit angehenden Offizieren der Bundeswehruniversität konnte man die physische Leistungsfähigkeit solcher Kommandos verdeutlichen. Ein von führenden Fachleuten verfasster, reich illustrierter und sehr anschaulich gestalteter Band! *Heinrich Walle*

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

„Unser treuer Führer durch alle Wechselfälle des Klimas"

John Harrisons 1759 fertiggestelltes und preisgekröntes Chronometer

Briefe an die Redaktion

Schiff Classic 2/2017

Hiermit möchte ich Sie zu dem letzten Heft beglückwünschen. Insbesondere der Beitrag über *USS Iowa* war bildgewaltig und sehr informativ. Doch leider sind die Grafiken, durch die Falzung des Heftes bedingt, in der Mitte des Heftes nicht ganz einzusehen.

Dietmar Schwarz, per E-Mail

Hätten Sie's gewusst? Schiff Classic 2/2017

Auf Seite 11 hat sich ein Fehler eingeschlichen: China, nicht Japan, hatte seine stärksten Einheiten (die Panzerschiffe *Ting Yuen* und *Chen Yuan*) auf deutschen Werften bauen lassen.

Wolfgang Söder, per E-Mail

Wahre Geschichten – Persönliche Schicksale, Schiff Classic 2/2017

Ich finde diese fiktionalisierten Tatsachenberichte hervorragend und in der alten Tradition der Schriftenreihe *SOS Schicksale Deutscher Schiffe* und *Anker Hefte Seefahrt in aller Welt* absolut angemessen. Ob sich der eine oder andere Dialog zwischen Bootsmann oder Maat wortwörtlich so abgespielt hat, ist halt künstlerische Freiheit. Sofern die übergeordneten Fakten stimmen, ist alles historisch für mich in Ordnung. Gerne weiter so!

Oliver Titsch, 26388 Wilhelmshaven

Wahre Geschichten – Persönliche Schicksale, Schiff Classic 2/2017

Ich lese Ihre interessante Zeitschrift bereits seit vielen Ausgaben. Die Themenauswahl ist sehr gut, die Bebilderung passt. Ebenso werden im richtigen Maß technische Details erwähnt. Die neue Rubrik „Wahre Geschichten – Persönliche Schicksale" gefällt mir besonders, blickt diese doch auf den Menschen dahinter.

Andreas Mahrt-Brenner, Kiel

Wahre Geschichten – Persönliche Schicksale, Schiff Classic 2/2017

Die Untertitelung der Zitate auf Seite 39 und 43 ist fehlerhaft. Beide Male muss es heißen: Kapitän zur See Hoffmann, nicht Admiral Hoffmann. Hoffmann ist erst am 1. April 1942 zum Konteradmiral befördert worden.

Henning Ilmer, Bad Wörishofen

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: *Schiff Classic*, Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

Erstes großes Dieselkriegsschiff der Welt

Ein deutsches Meisterstück

Mit dem Bau des „Panzerschiffs A" beschritt die Reichsmarine neue Wege: schneller als die stärkeren Gegner, stärker als die schnelleren. Im Spanischen Bürgerkrieg 1937 musste sich das respektable „Westentaschen-Schlachtschiff" erstmals bewähren

Von Dr. Armin Kern



Sonnabend, 29. Mai 1937. Die Linien der *Deutschland* heben sich in der spanischen Abendsonne malerisch gegen die Bergkämme der Bucht von Ibiza ab. Eine himmlische Ruhe liegt über dem Schiff, nur die Signalwache hält Ausguck. Als der Kommandant Kapitän zur See Paul Fanger kurz nach 18 Uhr die Befehle „Fallen Anker“ und „Maschine fertig“ gegeben hat, darf die Besatzung der Flugabwehrwaffen ihr Abendessen einnehmen.

Eine Unvorsichtigkeit des Kommandanten, muss man doch in einem Krisengebiet jederzeit mit Gefahren rechnen. Aber die vergangenen Wochen mit anstrengendem Kontrolldienst in spanischen Gewässern haben die Mannschaft geschlaucht, und so lässt Fanger beim vierten Spanien-Einsatz der *Deutschland* „Fünfe gerade sein“. Zunächst muss sein Schiff aber noch von einem an der Hafenpier liegenden Tanker Öl übernehmen, wofür er Boote aussetzen und festmachen lässt, um Kontakt mit dem Ölschiff und den spanischen Behörden aufzunehmen. Papierkram. Die Übernahme kann dauern, da die Besatzung des Tankers noch nicht vollzählig an Bord ist; die Männer genießen den herrlichen Abend an Land.

Und an Bord der *Deutschland* ist man ebenfalls entspannt. Freizeit! Die einen lassen es sich an Oberdeck gut gehen, andere machen ihre Hängematten klar und wieder andere lauschen den Klängen des Musikzuges, der ihre Stimmung auf Touren bringt. Dann kommt mit dem Hafenkapitän und einigen Stadtoberen, die sich das stolze deutsche Panzerschiff aus der Nähe ansehen wollen, per Motorboot auch der angekündigte Besuch.

Gegen 18:40 Uhr wird es unruhig. In etwa 60 Hektometer Entfernung machen die Signäler vier Zerstörer, zwei Kreuzer und dann

5 kurze Fakten

ZEIT: 1931–1937 (hier betrachteter Zeitraum)
ORT: Nordsee, Ostsee, Atlantik, spanische Gewässer
GRUND: Verteidigungs- und Bündnisfähigkeit
VERLAUF: Manöverfahrten, Seeraumkontrolle
EREIGNIS: Baugeschichte, Spanischer Bürgerkrieg 1937



IMPOSANT: ***Deutschland*** **im Bauzustand ab 1937. Das neuartige Schiff musste sich im Spanischen Bürgerkrieg bewähren**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



NACH DEN BOMBENTREFFERN: Besatzungsmitglieder untersuchen die Trümmer auf einem der Decks

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



ERSTER MANN: Kapitän zur See (hier als Konteradmiral) Hermann von Fischel war 1933 bis 1935 Kommandant der *Deutschland*, 1936 bis 1938 Befehlshaber der Panzerschiffe und zeitweise Befehlshaber der deutschen Seestreitkräfte vor Spanien

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

EINSATZBEREIT: Zwei Tupolew SB 2 warfen im Frühjahr 1937 Bomben auf die *Deutschland*. Hier eine baugleiche finnische Maschine

Foto: Sammlung H. Ringlstetter

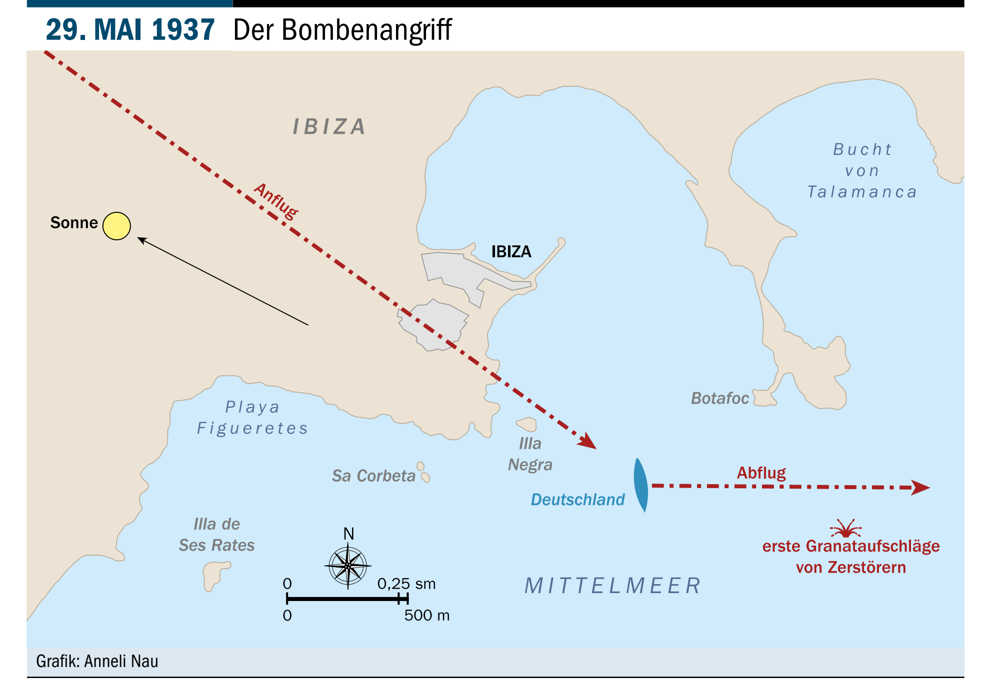
weitere vier Zerstörer aus. Kapitän Fanger erhält umgehend Meldung, woraufhin er die Gäste höflich, aber bestimmt mit der Bitte um Verständnis verabschiedet. Alles gerät in Bewegung. Und plötzlich heißt es: „Feindliche Flugzeuge!" Es bleibt keine Zeit mehr zu erkennen, dass die beiden Kampfflugzeuge der spanisch-republikanischen Luftwaffe vom Typ Tupolew SB 2 aus tief stehender Sonne anfliegend keine Flugblätter abwerfen, sondern Bomben, die das deutsche Schiff Sekunden später durch Volltreffer mächtig erschüttern.

Unvermittelt eröffnen die feindlichen Zerstörer das Feuer, schießen aber schlecht. Konnte der Kommandant gegen den plötzlichen Fliegerangriff nur „Schotten dicht" befehlen, heißt es jetzt „Klarschiff zum Gefecht!" Überall Schreie und Wehklagen von Verwundeten, Brände und dichter Qualm verwandeln das Schiff innerhalb kurzer Zeit in ein Schlachtfeld. Das Panzerschiff richtet seine Rohre gegen die Zerstörer, die daraufhin abdrehen.

Admiral Scheer greift ein

Der Überfall ist genauso schnell beendet, wie er gekommen ist. Der materielle Schaden durch die beiden Bombentreffer hält sich in Grenzen, aber der personelle schmerzt umso mehr: 31 Tote und 78 Verwundete (anderen Angaben zufolge 75). Am Abend lichtet *Deutschland* die Anker, um sich wie vereinbart mit *Admiral Scheer* zu treffen, die mit

29. MAI 1937 Der Bombenangriff



Grafik: Anneli Nau

Höchstfahrt auf Ibiza zusteuert, um zu helfen. Kurz nach Mitternacht finden beide Panzerschiffe bei Formentera zusammen.

Im Deutschen Reich ist die Empörung groß, der Minister für Propaganda und Volksaufklärung Joseph Goebbels mobilisiert nach Kräften die Presse, um der Welt die Hinterlistigkeit der „Roten" vor Augen zu führen, die ihrerseits nicht untätig sind und Falschmeldungen lancieren. Das Kriegsschiff *Deutschland* habe das Feuer eröffnet, lässt das Kommunique der republikanischen Regierung verlautbaren, als Flugzeuge ihren routinemäßigen Aufklärungsdienst erfüllten. Dabei hatte die *Deutschland* keinen einzigen Schuss abgegeben.

Hitler beruhigt sich erst einigermaßen, als *Admiral Scheer* Almeria beschießt, um den Angriff zu vergelten. Dennoch bleibt ein fader Beigeschmack. Goebbels notiert am 2. Juni 1937 in sein Tagebuch: „Mit Führer allein. Raeder hat vollkommen versagt. (…) Den Kommandanten der *Deutschland* trifft keine Schuld."

Rückblende. London, 24. August 1936. An jenem Tag leistete das Deutsche Reich seine Unterschrift unter das sogenannte Non-Invention Committee (NIC), ein Nichteinmischungsabkommen, das bereits zwischen Großbritannien, Frankreich, Italien, Schweden, Belgien, Dänemark und der Tschechoslowakei bestand. Das besagte im Wesentlichen, dass deren Kriegsschiffe nicht schießen durften. Allerdings musste die Marine zum Handelsschutz Kriegsschiffe einsetzen, wollte man nicht Gefahr laufen, in Krisengebieten wie jetzt während des Spanischen Bürgerkrieges Schaden zu nehmen. In Spanien begann sich zudem ein Stellvertreterkrieg der Großmächte zu entwickeln.

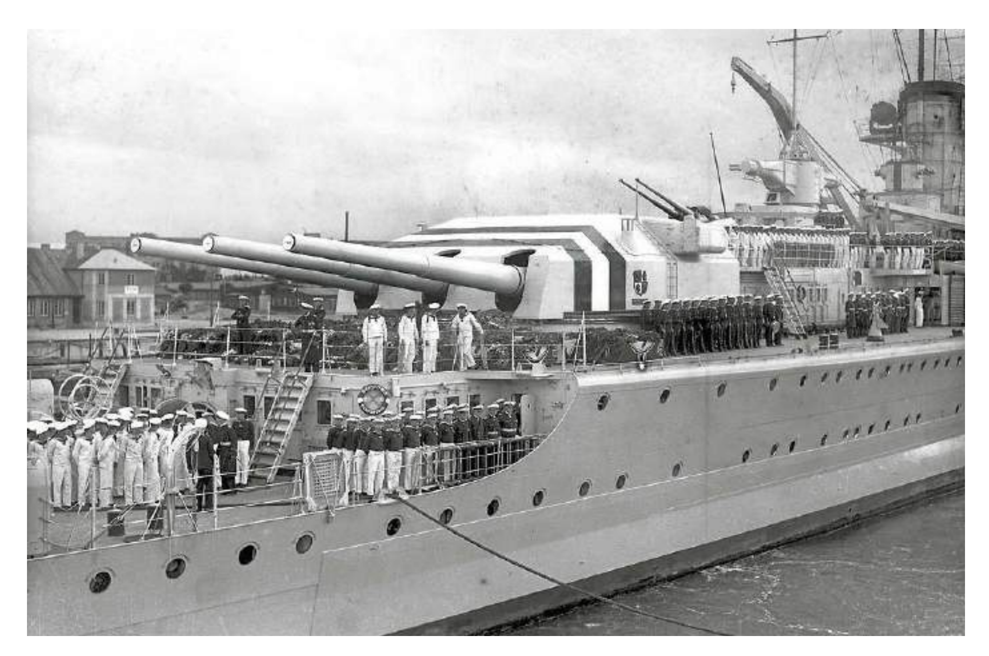
Handelsschutz

Jede Macht – so auch Deutschland – griff den jeweiligen Interessenpartnern mehr oder minder verdeckt unter die Arme. Und alle wussten davon. Deutschland und Italien unterstützten die gegen Republikaner, Kommunisten und Sozialisten aufbegehrenden Militärs unter Francisco Franco, während die

Bis Mitte Oktober 1937 evakuierten deutsche Seestreitkräfte 15.317 Flüchtlinge aus dem vom Bürgerkrieg gezeichneten Spanien, unter ihnen 5.539 Deutsche und 9.778 Angehörige von 41 Nationen

Zahlen nach Hans Georg Prager: Panzerschiff Deutschland, Schwerer Kreuzer Lützow. Hamburg 2001, S. 83

IN FAHRT: Luftaufnahme von Steuerbord mit Bordflugzeug auf dem Katapult. Gut sichtbar sind die Torpedorohrsätze Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



EHRENWACHE FÜR DIE TOTEN: Das Panzerschiff *Deutschland* legte am 16. Juni 1937 mit den Särgen der Gefallenen vom Luftangriff vor Ibiza in Wilhelmshaven an Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

ÜBER DEN TOD HINAUS: Die Besatzung ließ eine Erinnerungstafel für ihre toten Kameraden anfertigen Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

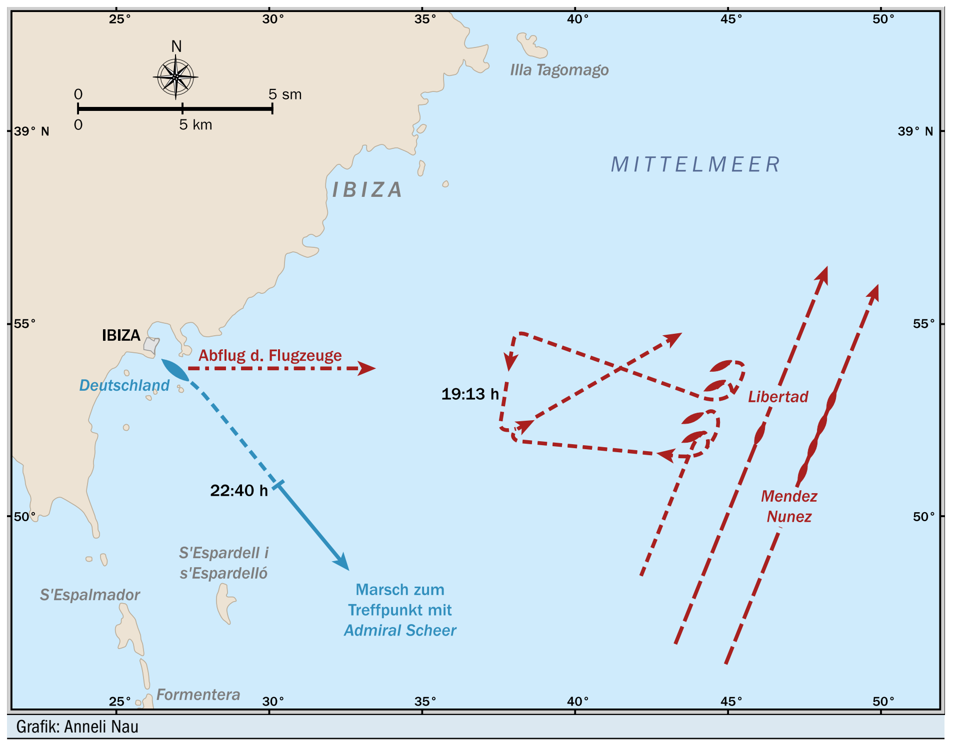


Westmächte (wenn auch nur geringfügig) und die Sowjetunion die Republikaner belieferten. Zum anderen strömten zahllose Freiwillige aus dem internationalen kommunistischen Lager nach Spanien.

Deutsche Schiffe liefen in erster Linie aus Hamburg spanische Häfen an. Ein gefährliches Spiel, denn die getarnten Transporter mit Kriegsmaterial durften nicht auffliegen, um kein militärisches Eingreifen zu provozieren, das zwar durch das Nichteinmischungsabkommen untersagt war. Aber wer hätte sich im Zweifelsfall daran gehalten? Rückblickend urteilte Raeder daher zu Recht, dass die „vielen Transporte, für beide in Spanien kriegführende Parteien, die Blockadeerklärungen von nationalspanischer und von roter Seite, das Auftreten von Kriegsschiffen verschiedener Nationen wie überhaupt die Interessennahme auswärtiger Mächte (…) zahlreiche Möglichkeiten für Reibungen und Konflikte internationaler Art“ bot (Erich Raeder: *Mein Leben.* Bd. 2, Seite 83 f). Es stellte sich schnell heraus, dass die zum damaligen Zeitpunkt ohnehin zahlenmäßig geringen deutschen Seestreitkräfte solchen Sonderdampfern dauerhaft keinen ausreichenden Schutz geben konnten.

So beschränkten sie sich notgedrungen auf Schutzaufgaben (für deutsche Staatsbürger) sowie Kontroll- und Aufklärungstätigkeiten in den vom Non-Invention Committee zugewiesenen Bereichen vor der spanischen Ostküste.

FLOTTENVERBAND Geschützfeuer der Zerstörer



Grafik: Anneli Nau

Vier Spanien-Einsätze

Zu diesem Zweck liefen im Sommer 1936 auch die beiden Panzerschiffe *Deutschland* und *Admiral Scheer* unter dem Befehlshaber Konteradmiral Rolf Carls aus, nachdem sie in Wilhelmshaven ihre Übungsmunition gegen Gefechtsmunition getauscht hatten. Eingefahren, modern, Respekt heischend – so detachierte *Admiral Scheer* ins Mittelmeer und *Deutschland* Kurs Spaniens Nordküste, östlicher Teil, genauer: die Küstenstadt San Sebastian, wo Ausschreitungen an der Tagesordnung waren.

Konkret ging es darum, bedrohtes Botschaftspersonal und weitere Deutsche mit Stoßtrupps zu befreien, um sie an Bord der *Deutschland* zu bringen, die sie an den deutschen Dampfer *Kronos* übergab. Dies wiederholte sich in mehreren Städten, bis das Panzerschiff am 31. August wieder in Wilhelmshaven festmachte.

Einen Monat darauf verließ „Dora-Emil“ – so das Kürzel der *Deutschland* – den Heimathafen, um erneut Spanien anzusteuern, an Bord der Befehlshaber der Panzerschiffe Konteradmiral Rolf Carls, der vor Cadiz von Konteradmiral Hermann Boehm den Befehl über die Seestreitkräfte vor Spanien über-



BEISETZUNG: Auf dem Ehrenfriedhof in Wilhelmshaven am 17. Juni 1937 geben Reichswehrminister Generalfeldmarschall Werner von Blomberg und Generaladmiral Erich Raeder den Gefallenen das letzte Geleit Foto: p-a/WZ-Bilddienst

> **„Das Panzerschiff *Deutschland* hat bei dem heimtückischen Überfall roter spanischer Flugzeuge eine große Anzahl braver Kameraden verloren. Ein Mehrfaches der Zahl der Toten ist mehr oder minder schwer verletzt worden. Trotz dieses unerwarteten Überfalls inmitten friedlicher Tätigkeit hat die Besatzung sowohl gegenüber den Bombentreffern als auch bei der Beseitigung der Folgen eine Haltung gezeigt, die ich hoch anerkenne. Die vom Befehlshaber der Panzerschiffe mir vorgetragene Bitte des Kommandanten und der Besatzung des Panzerschiffes *Deutschland*, das Schiff nicht vorzeitig zur Reparatur in die Heimat zurückzuholen, zeigt mir den vortrefflichen Geist, der die ganze Besatzung beherrscht. In besonderer Anerkennung ihrer Haltung und ihres Geistes gebe ich der Bitte statt."**
>
> *Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Generaladmiral Erich Raeder an Kommandant und Besatzung der Deutschland*

nahm. „Abgesetzte Aufklärung" hieß der Auftrag, was bedeutete, die deutschen Transporter vor unangenehmen Überraschungen zu schützen. In Alicante erfuhr Carls über das Generalkonsulat erstmals von systematischen Angriffen gegen Deutsche in Spanien und von Gräueltaten der Anarchisten, blieb aber passiv.

Planmäßig traf die *Deutschland* am 21. November wieder in Wilhelmshaven ein und lief Ende Januar von Kiel aus ein drittes Mal Spanien an. Diesmal mit der Weisung, nach Beschluss des erwähnten Ausschusses zu prüfen, ob sich internationale Beobachter an Bord der Schiffe befanden. Diese sollten darüber wachen, ob man Menschen oder Material zu militärischen Zwecken auslud und damit die Bürgerkriegsparteien unterstützte. Eine undankbare Aufgabe, da die schmalen Kontrollstreifen und die Gewieftheit der Kapitäne kaum Beute in Aussicht stellten. So setzten diese andere Flaggen, um die Aufpasser irrezuführen, oder wechselten Aufbauten und Anstrich.

Kooperationen

Der vierte Spanien-Einsatz ab Anfang April 1937 stand weniger im Zeichen von Kontrollen als vielmehr im herzlichen Einvernehmen mit anderen Marinen, allen voran mit der Royal Navy – und: Angesichts der zunehmenden Gewalttaten arbeiteten Deutsche, Franzosen, Briten, Amerikaner und Italiener einen gemeinsamen Operationsplan für ihre Kriegsschiffe aus, sollte es hier zum Äußersten kommen und die verschärfte Lage einen Einsatz nötig machen. Doch es blieb ruhig. Noch …

Als das deutsche Panzerschiff am 24. Mai bei Palma de Mallorca von einem Versorger Öl übernahm, fielen republikanische Bomben. Im Hafen lagen außer der *Deutschland* auch zwei deutsche U-Boote, der britische Zerstörer *Hardy*, einige italienische Schiffe und der spanische Schwere Kreuzer *Baleares*. Die *Deutschland* lichtete daraufhin ihre Anker. Zunächst erschien es wie ein Angriff republikanischer Flugzeuge auf das nationalspanisch beherrschte Palma, bei dem eben auch das Hafengebiet in Mitleidenschaft geraten war.

DROHKULISSE: ***Deutschland*** **schwenkte zwar ihre 28-Zentimeter-Drillingstürme in Richtung der angreifenden feindlichen Zerstörer, gab aber keinen Schuss ab. Hier eine Aufnahme von der Indienststellung am 1. April 1933** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Doch kurze Zeit später kam man zu der Überzeugung, dass es sich um eine gezielte Provokation gegenüber den britischen und deutschen Schiffen gehandelt habe, sodass nun *Deutschland* und *Admiral Scheer* dorthin befohlen wurden.

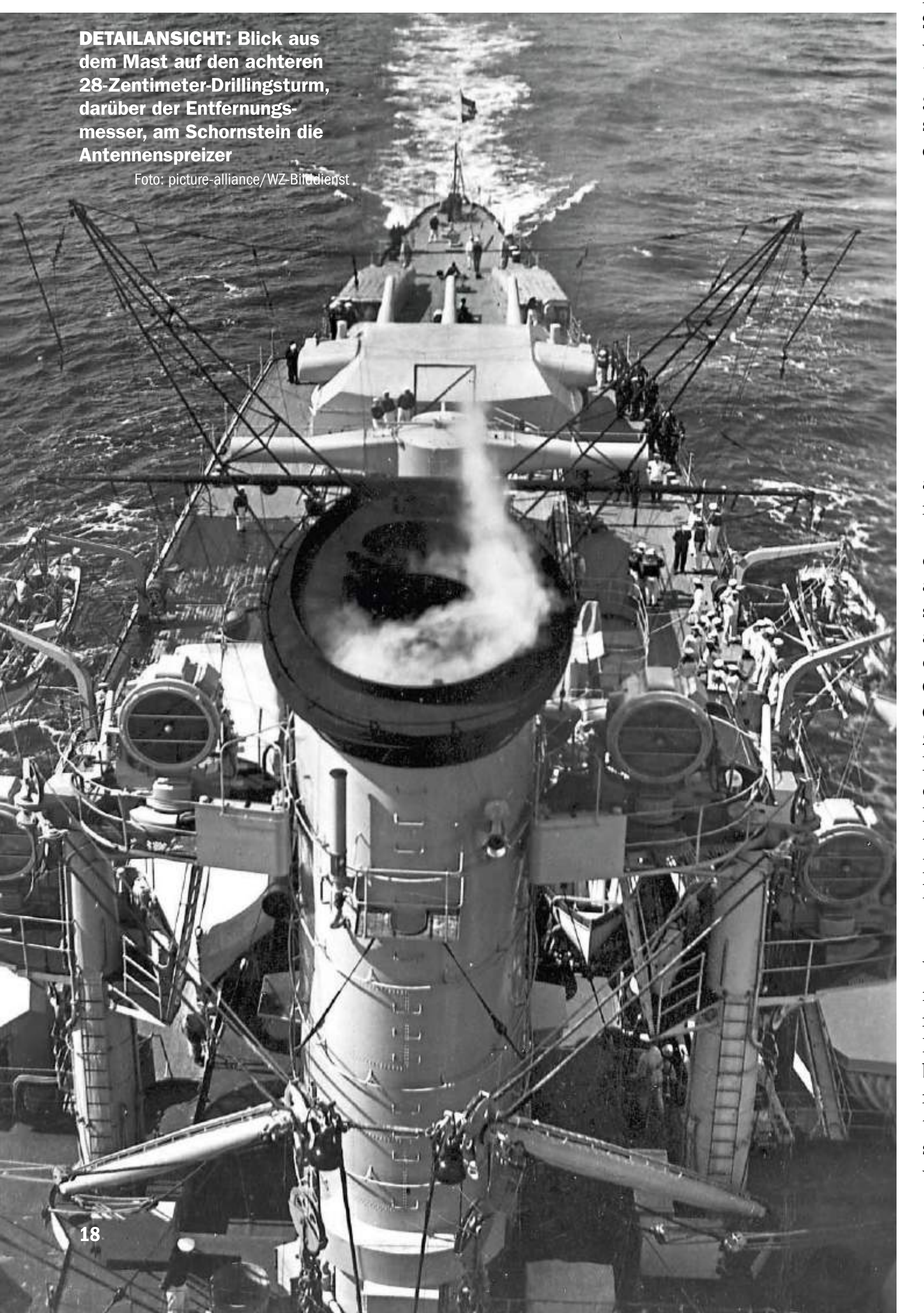
Falls es zu einem erneuten Angriff käme, sollte man sofort zurückschießen, lautete die Order vom Befehlshaber der Panzerschiffe Konteradmiral Hermann von Fischel. Aus dem Oberkommando der Kriegsmarine (OKM) in Berlin kamen aber andere Zeichen. Raeder untersagte es, Palma als Liegehafen zu nutzen, gab Ibiza als neuen Bestimmungshafen an und befahl, nur in höchster Gefahr Waffengewalt anzuwenden. So nahm das Panzerschiff *Deutschland* Kurs auf Ibiza, wo es am 29. Mai Öl aufnehmen sollte …

Wie begann alles?

Wenn es um die *Deutschland* geht, ist zum einen ihre Präsenz während des Spanischen Bürgerkrieges im kollektiven historischen Gedächtnis verankert, zum anderen ihre Baugeschichte, die deswegen interessant ist, weil sie ein neues Kapitel im deutschen Flottenbau und damit der deutschen Marinegeschichte begründete.

Dass sich die Reichsmarine unter den restriktiven Anweisungen des Versailler Vertrages Freiräume schuf, lag bei der zugestandenen Anzahl von Schiffen und sonstigen maritimen Mitteln auf der Hand. Die von den Siegermächten geduldeten Kreuzer waren restlos überaltert. Die Marineführung strebte zwar an, zumindest die demontierten Teile der alten Schiffe wieder zu verwenden, aber die alliierte Kontrollkommission stellte sich immer wieder quer.

Trotz finanzieller Schieflage gelang es 1921, mit dem „Kreuzer A" (später Leichter Kreuzer *Emden*) ein halbwegs modernes Schiff aufzulegen, das allerdings erst 1925 in Dienst stellte. Da sich der Haushalt nach 1924 einigermaßen stabilisierte, konnte die Marine im Reichstag ohne nennenswerte Schwierigkeiten zwölf Torpedoboote und vier Kreuzer durchsetzen. Als sie im Jahr 1927 die veralteten Linienschiffe, die man gemäß der Versailler Auflagen erneuern sollte, durch einen einzigen 10.000-Tonner ersetzen wollte, geriet sie mit dem Reichstag aneinander, der bereits aufkeimende maritime Ansprüche witterte.



DETAILANSICHT: Blick aus dem Mast auf den achteren 28-Zentimeter-Drillingsturm, darüber der Entfernungsmesser, am Schornstein die Antennenspreizer

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

WAS WOLLTE DEUTSCHLAND?

Mit dem Bau von Panzerschiffen gab die Reichsregierung ein deutliches Signal: Deutschland ist im Kriegsfall – vermutlich mit Frankreich als Gegner – fähig, sich zu verteidigen

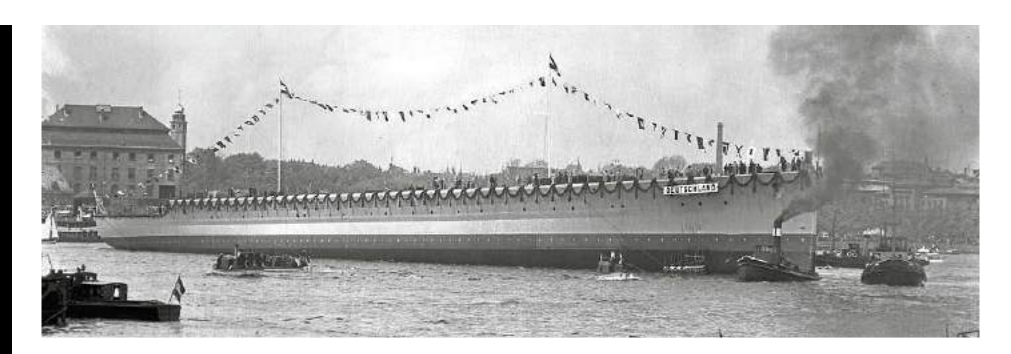
Zudem waren die geheimen Rüstungen der Seestransportabteilung durch die Presse aufgeflogen, die innenpolitisch für Unruhe sorgten und den Reichstag gegen die Marine aufbrachten. Die folgende Untersuchung förderte das ganze Ausmaß der marineinternen Geschäftigkeit zutage. Reichswehrminister Otto Geßler stellte, noch bevor der Bericht zum Abschluss gelangt war, im Gefühl der Mitschuld sein Amt zur Verfügung. Man durfte ebenfalls erwarten, dass auch Admiral Hans Zenker, seit 1924 Chef der Marineleitung, zurücktreten würde, denn unter der Reichsbürgschaft für die Phoebus AG hatte leichtfertigerweise sein Name gestanden.

Negative Schlagzeilen

Was schwerer wog als die personellen Querelen, war der schlagartige Vertrauensverlust nach Jahren grundsolider Aufbauarbeit in Parlament und Öffentlichkeit. Wieder – wie bei den Unruhen 1918 – sorgte die Marine für negative Schlagzeilen und erregte die Gemüter, und wieder ging es um Sein oder Nichtsein der Seestreitkräfte. Der neue Reichswehrminister Wilhelm Groener ließ die Ma-

NEUER SCHIFFSTYP: Stapellauf von „Panzerschiff A“ am 19. Mai 1931. Es verband die Vorzüge verschiedener Schiffsgattungen

Foto: picture-alliance/SZ-Photo



IN SEINEM ELEMENT: „Wir sind ja schon recht dankbar, dass das Ding nicht auch noch als Marineluftschiff eingesetzt werden soll“ (Dr.-Ing. Preße, Chef des Konstruktionsamtes)

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst





PUBLIKUMSMAGNET: Panzerschiff *Deutschland* (hinten) und die Linienschiffe *Schlesien* und *Schleswig-Holstein* im Juni 1934 zum Flottenbesuch in Hamburg Foto: p-a/WZ-Bilddienst



rineleitung wissen, dass ihre Eigenmächtigkeiten nun ein Ende hätten.

Diese hatte sich unterdessen Gedanken zu den Ersatzbauten gemacht und kam zu einem spektakulären Ergebnis, das sowohl ins Zentrum innenpolitischer Auseinandersetzungen rückte als auch Gegenstand der deutschen Außenpolitik wurde. Im Washingtoner Abkommen von 1922 waren die maximalen Schiffsgrößen zwischen den USA, Großbritannien, Japan, Frankreich und Italien definiert und somit die Obergrenzen der internationalen Schiffsrüstungen festgeschrieben.

Die langen Bauphasen von Großkampfschiffen und die Verdrängungsgrenze von 10.000 Tonnen für Kreuzer ließen einen völlig neuen Schiffstyp entstehen: den „kleinen Schlachtkreuzer“. In einer offiziellen Verlautbarung hieß es: „Deutschland, als außerhalb Washingtons stehend, baue ein Schiff, welches den Washington-Typen stets in einer Richtung überlegen sei, nämlich den Linienschiffen an Geschwindigkeit, also bei 28 Seemeilen, den Kreuzern an schwerem Kaliber, also sechs mal 28 Zentimeter.“

Auf eine Formel gebracht: schneller als die starken und stärker als die schnellen Schiffe des Gegners. Zwar gab dieser Kreuzertyp kein vollwertiges Schlachtschiff ab, weswegen man später gerne auch von dem „Panzerschiff A“ als „Westentaschen-Schlachtschiff“ sprach. Aber immerhin war es mit seiner Armierung der nächsten Kategorie, den Washington-Kreuzern, um einiges voraus. Damit begann – völkerrechtlich in aller Ordnung – international erneut der Bau von Schlachtschiffen.

Neuer Schiffstyp

Die Marineleitung machte aus ihren politischen Ambitionen keinen Hehl, denn ein solcher Kreuzer schien geeignet, das Washingtoner Abkommen zu irritieren und die Vertragspartner möglicherweise zu bewegen, Deutschland wieder gleichberechtigt in den Kreis der Seemächte aufzunehmen. Der anvisierte Bau „kleiner Schlachtkreuzer“ stand für den felsenfesten Willen der Seestreitkräfte, sich nicht mit Küstenschutz zu begnügen, sondern eine politische Machtposition einzunehmen. Denn derartige Schiffe baute man schließlich nicht für Küstenschutzaufgaben, sondern beispielsweise dafür, aktiv am maritimen Kriegsgeschehen teilzunehmen, feindliche Schiffe rechtzeitig abzufangen und mögliche Verbindungswege des Gegners zu kappen. Eine Flotte musste im Ernstfall in den Kampf gehen können, um nicht wieder, wie im Ersten Weltkrieg, Zweifel am Einsatzwert deutscher Seestreitkräfte entstehen zu lassen.

Nach den teils öffentlich ausgetragenen Querelen der vergangenen Monate war keinesfalls damit zu rechnen, dass der Reichstag für die Annahme einer entsprechenden Vorlage stimmen würde. Die SPD führte einen beherzten Wahlkampf unter dem Motto „Panzerschiff oder Kinderspeisung“; ihre



DAGEGEN: Die Frage des Panzerschiffbaus führte zu erheblichen innenpolitischen Irritationen, die sich auch auf die Außenpolitik auswirkten. Wahlplakat der SPD von 1928

Foto: picture-alliance/ akg-images



SCHWESTERN: **Die Panzerschiffe *Admiral Graf Spee* (hinten), *Admiral Scheer* und *Deutschland* in Kiellinie**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Haltung änderte sich jedoch, als eine neue politische Großwetterlage aufzog. Der Sozialdemokrat Hermann Müller war nach den Reichstagswahlen von 1928 mit der Regierungsumbildung betraut, und um sich auch künftig die Mehrheit bürgerlich-konservativer Parteien zu sichern, stimmten nun auch SPD-Abgeordnete im August 1928 für das Panzerschiff. Die Kinderspeisung war schnell politischem Machtkalkül gewichen.

Admiral Zenker trat nach den zermürbenden Schiffbaudebatten und seiner Rolle beim Phoebus-Skandal im Herbst 1928 zurück. Erich Raeder rückte nach. Die strategische Aufgabe der Marine war es, feindliche Vorstöße in Nord- und Ostsee abzuwehren, möglichst Handelskrieg im Atlantik zu führen sowie Bündnisfähigkeit zu ermöglichen.

Dafür benötigte sie mehrere Panzerschiffe, die bei der gegenwärtigen außen- und innenpolitischen Lage jedoch nicht durchsetzbar waren. Die Folgen der Weltwirtschaftskrise und die zunehmende Aushöhlung des parlamentarisch-demokratischen Systems ließen 1929 und 1930 den Auftrag zum Bau des „Panzerkreuzers B“ (später Schwerer Kreuzer *Admiral Scheer*) nicht zu, erst 1931 nahm der Reichstag die Vorlage sowie einen Schiffbau-Ersatzplan mit einem jährlichen Aufwand von 50 Millionen Mark an.

Admiral Raeder, der anfänglich kein Anhänger von Panzerschiff-Neubauten gewesen war, unterstützte nun die von seinem Vorgänger begonnene Initiative und überzeugte den unsicheren Kanzler Heinrich Brüning vom militärischen und politischen Wert dieser Schiffe; sie seien schließlich „kein Selbstzweck und keine Marotte von uns. Unsere Bündnisfähigkeit“, so äußerte sich Raeder gegenüber Brüning, „wird durch bescheidene Flottenerneuerung erheblich gesteigert.“

Militärisch-politischer Wert

Auch außenpolitisch wirkte sich die Debatte aus. England wollte Deutschland Anfang 1930 zur Flottenkonferenz einladen. Die Teilnahme scheiterte schließlich am Widerstand Frankreichs, das übersteigerte maritime Sehnsüchte Deutschlands wahrzunehmen meinte.

Am 19. Mai 1931 war es schließlich soweit: Das „Panzerschiff A – Ersatz Preußen“ lief unter den Augen von 60.000 Menschen

BAUZUSTAND UM 1936: **Wenige Monate nach Beginn des Zweiten Weltkriegs benannte die Marine das Panzerschiff als Schwerer Kreuzer in *Lützow* um, da der mögliche Untergang einer *Deutschland* als böses Omen galt**
Grafik: Slawomir Lipiecki

in Kiel von Stapel. Die Taufe sollte kein Geringerer als Reichspräsident Paul von Hindenburg vornehmen – in der Uniform eines kaiserlichen Generalfeldmarschalls mit Pickelhaube. Reichskanzler Brüning hielt eine außerordentlich lange Rede, in der er unter anderem sagte:

„Durch diese Feier zeigt das deutsche Volk in aller Offenheit vor der Welt, dass es auch unter den ihm aufgelegten Beschränkungen und in allergrößter wirtschaftlicher Not die Kraft findet, den Frieden zu sichern und seine Ehre zu wahren. (…) Wir warten darauf, dass, wenn aus den Verträgen überhaupt eine Hoffnung entstehen soll, unsere gewissenhaft vollzogene Abrüstung Nachahmung findet. (…) Nicht dadurch dient man dem Frieden, dass man Völker mit zweierlei Recht und zweierlei Sicherheit schafft. (…) Viel Leid kann vergessen werden, wenn uns die anderen gleiche Vaterlandsliebe und gleichen nationalen Stolz zubilligen, wie sie für sich und ihr eigenes Land in Anspruch nehmen.“

Brüning hatte noch nicht zu Ende gesprochen, als sich der Täufling unerwartet bewegte und ins Wasser rauschte.

Der Täufling büxt aus

Erstaunen und Entsetzen, aber auch Heiterkeit bestimmten die Szenerie, denn Hindenburg konnte nun seines Amtes nicht mehr walten und die Sektflasche gegen den Schiffsrumpf werfen, was der greise Feldmarschall mit Worten quittierte, die prompt in die deutsche Seefahrtsgeschichte eingegangen sind: „Donnerwetter, ich glaube, der Kahn ist partout Abstinenzler.“

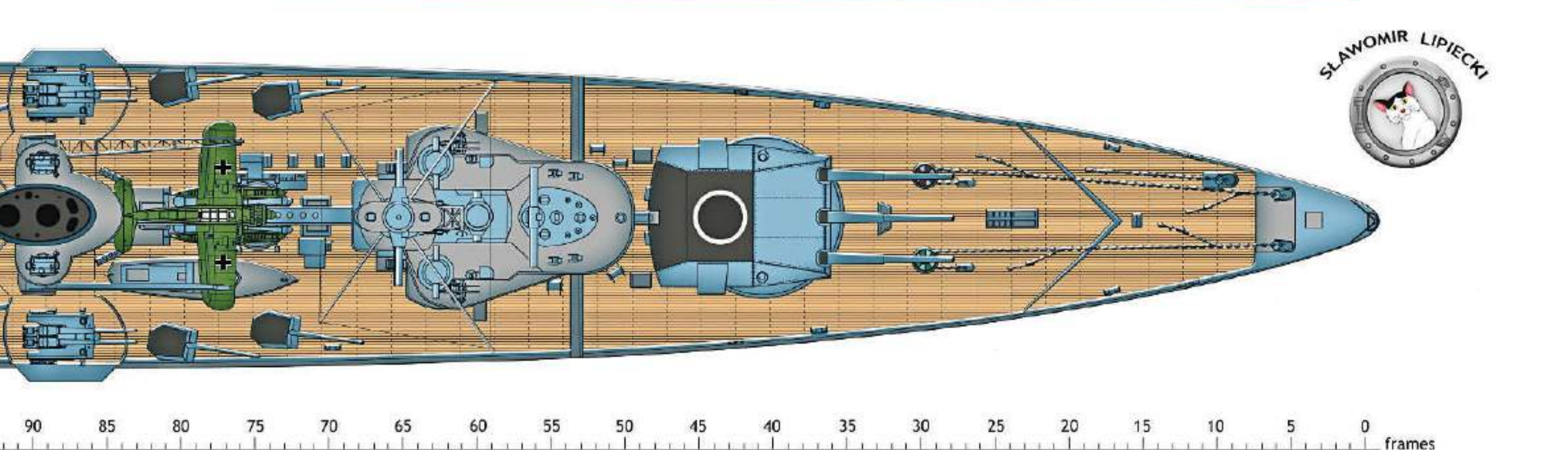
Die Begeisterung war dennoch überwältigend, Schleppdampfer brachten das Panzerschiff zum Ausrüstungskai. Da missglückte Schiffstaufen nach Seemannsglauben ein schlechtes Omen waren, nahm Hindenburg die Zeremonie kurze Zeit später doch noch vor. Ein glückliches Zeichen?

Als Schwerer Kreuzer *Lützow* nahm das ehemalige Panzerschiff an zahlreichen Unternehmungen des Zweiten Weltkriegs teil – überlebte ihn aber nicht. Nach Bombentreffern am 16. April 1945 südlich der Ostsee-Stadt Swinemünde musste man es aufgegeben. Am 22. Juli 1947 führte die sowjetische Marine Versuchssprengungen an dem Schiff durch und versenkte es. Wie bezeichnend, dass der erste nach dem Ersten Weltkrieg gebaute Schwere Kreuzer der deutschen Reichs- und Kriegsmarine als Letzter in den Fluten verschwand. ⚓



PANZERSCHIFF *DEUTSCHLAND* TECHNISCHE DATEN

Amtsentwurf	1926/30
Bauwerft	Deutsche Werke Kiel
Stapellauf	19. Mai 1931
Indienststellung	1. April 1933
Größe	15.900 t
Länge	186,0 m
Breite	20,69 m
Tiefgang	7,25 m
Leistung	48.390 PS
Geschwindigkeit	28 kn
Fahrbereich	10.000 sm bei 20 kn
Bewaffnung	6 x Sk 28 cm, 8 x Sk 15 cm, zunächst 3, ab 1935 6 Flak 8,8 cm, ab 1938 dafür 10,5 cm, 4 Flak 3,7 cm, 8 Torpedorohre 53,3 cm, später 10 bis 28 Flak 2 cm, 2 Flugzeuge Arado 196
Besatzung	zu Beginn 620 Mann, später 950 bis 1.150 Mann
Verbleib	22. Juli 1947 bei Versuchssprengungen versenkt



Neue Antworten auf Mysterien der Franklin-Expedition?

Wracks im Polarmeer

Die beiden Schiffe *Terror* und *Erebus* sind gefunden, doch noch immer bleiben der Verlauf der Mission und das Schicksal von 129 Männern voller Rätsel

Von Mechthild Opel

Unterwasser-Archäologie ist nicht immer ein glückliches Unterfangen. Die Suche nach den Wracks der Franklin-Expedition auf dem Boden des Polarmeers, wo die Eisbedeckung mehr als zehn Monate im Jahr die Schifffahrt unmöglich macht, hatte viel mit der sprichwörtlichen „Nadel im Heuhaufen" gemein. Um nicht nur zu „stochern", ist systematisches Vorgehen nötig. Dafür wurden zunächst aussichtsreiche Areale des Meeresbodens um King William Island definiert – basierend auf Anhaltspunkten, die sich durch Auswertung früherer Suchexpeditionen und der *oral history*, den mündlichen Überlieferungen der Inuit, ergaben.

Die Suche im Polarmeer ist jeweils nur im kurzen Spätsommer möglich, wenn die Eisbedeckung zurückgeht. Schon seit 2008 arbeiteten die Unterwasser-Archäologen von Parks Canada dabei mit verschiedenen Partnern zusammen, so auch mit Gemeinden und Verwaltungsorganen der Inuit in der Region. Vor Ort unterstützte der Eisbrecher der Coast Guard *CCGS Sir Wilfrid Laurier* die Suche und man kooperierte mit dem Canadian Hydrographic Service, denn die gewonnenen Daten werden gleichzeitig für die ver-





KURZ VOR DEM ZIEL: Das Team von Parks Canada und Coast Guard bei der Vorbereitung des Seitensonar-Einsatzes in der Terror Bay Foto: Parks Canada

AUF DER SUCHE: *HMS Assistance* war eines der Schiffe, die ausgelaufen waren, um die seit 1845 verschollenen *Terror* und *Erebus* aufzuspüren Foto: Interfoto/National Maritime Museum London



KLARE SICHT: Fehlende Decksplanken erlauben Einblicke in die *Erebus*
Foto: Parks Canada

besserte nautische Kartierung der arktischen Gewässer genutzt. Auch die Royal Canadian Navy und die Non-Profit-Organisation Arctic Research Foundation (ARF) unterstützten das Vorhaben.

Viele Hände halfen

Quadratkilometer für Quadratkilometer, Bahn für Bahn des Meeresgrunds scannte man gleichmäßig mit einem Seitensonar. „Rasen mähen" nennen Archäologen diese Arbeit scherzhaft, bei der sie stundenlang in ihrem schwankenden Forschungsboot oberhalb des *towfish*, des an einem Schleppkabel befestigten Sonars, sitzen und auf einen Computerbildschirm starren, über den ohne Pause ein mehr oder weniger gleichförmiges Bild läuft.

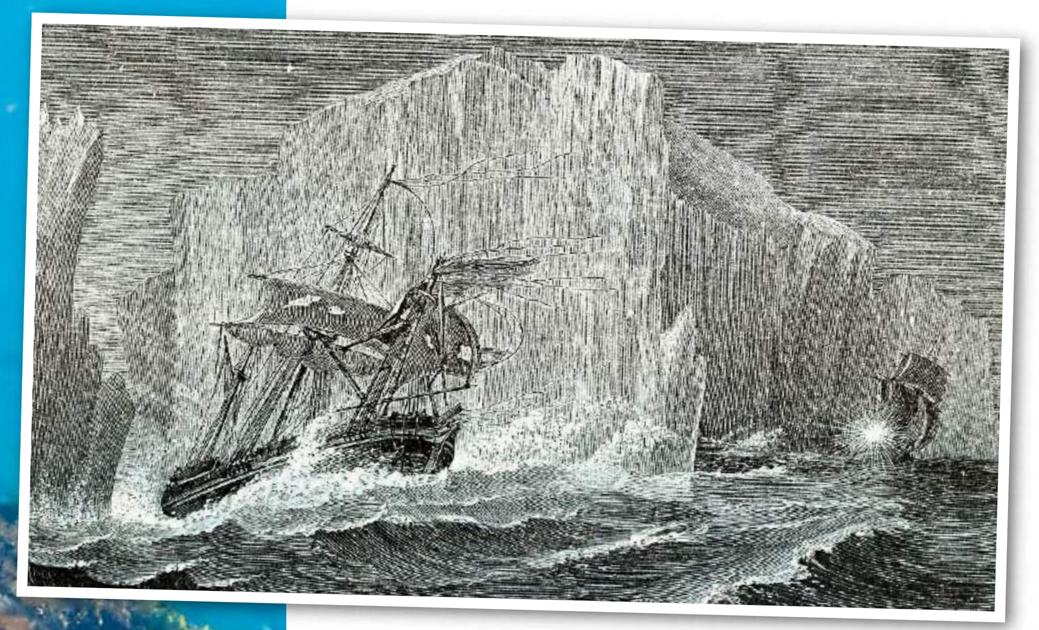
Sie müssen darauf achten, ob irgendwelche Unregelmäßigkeiten auf dem Display auftauchen, und beurteilen, ob diese Vielversprechendes darstellen oder bedeutungslos sind. Ein ermüdender Prozess, und doch darf die Aufmerksamkeit keinesfalls nachlassen. Nicht auszudenken, wenn man für ein paar Sekunden die Augen schließt und dabei das gesuchte Wrack verpasst!

BEWEIS: Die Victory Point Note enthielt die Nachricht vom Tod Franklins und 23 weiteren Männer
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Bewährt hatte sich dieses Vorgehen schon 2010 bei der Suche nach *HMS Investigator* (siehe *Schiff Classic* 2/2016). Das bei der Suche nach Franklins verschollener Expedition im Eis eingefrorene Schiff wurde 1853 verlassen und ging bald danach unter. Das infrage kommende Areal in der Mercy Bay vor Banks Island war viel kleiner, jedoch noch vom Eis bedeckt, als das Team ankam. Endlich öffnete sich eine Rinne im Eis, die Forscher ließen ein Schlauchboot mit dem *towfish* zu Wasser – und schon nach 15 Minuten war das Wrack gefunden!

Geringe Erfolgsaussicht?

Mit Franklins Schiffen sah es ganz anders aus. Die Archäologen hatten bereits mehrere Sommer erfolgloser, frustrierender Suche hinter sich, als es endlich einen Durchbruch gab: Im September 2014 entdeckte man *HMS Erebus* in nur elf Meter Tiefe südlich von King William Island in der Wilmot and Crampton Bay vor der Adelaide Peninsula – übrigens eine Gegend, die in der *oral history* der Inuit wiederholt als Ort eines Schiffsuntergangs erwähnt ist. In den beiden Folgejahren konnten – leider immer nur wenige



SCHICKSALHAFT: ***Erebus* und *Terror* zwischen Eisbergen, die beiden Schiffen zum Verhängnis wurden. Buchillustration von 1874**

Foto: Sammlung Opel

Tage lang – weitere Untersuchungen an diesem Wrack vorgenommen werden. Zusätzlich nahm man auch die Suche nach *HMS Terror* wieder auf, dem zweiten Schiff der Franklin-Expedition.

Weil es hier nur sehr unklare Anhaltspunkte gab und deshalb das designierte Suchgebiet in der Victoria Strait viel größer war als bei den anderen Wracks, bedeutete das die Fortsetzung der jahrelangen, zermürbenden Fleißarbeit, des „Rasenmähens", mit sehr geringer Aussicht auf Erfolg.

Niemand hatte daher ernsthaft mit der Meldung gerechnet, die am 13. September 2016 im britischen *Guardian* stand und von da um die Welt ging: *HMS Terror* sei vom Team der *Martin Bergmann*, des Forschungsschiffs der ARF, auf dem Grund einer Bucht vor King Williams Island gefunden worden. Ein paar Tage später konnten die Archäologen von Parks Canada nach gründlicher Prüfung die Identität des Schiffes bestätigen. Wie der Unterwasserarchäologe Ryan Harris erklärte, hatte ein Sturmtief die Untersuchungen am Wrack noch um vier Tage ver-

LETZTE REISE Die Franklin-Expedition

Im Mai 1845 verließen die beiden Schiffe *Erebus* und *Terror* den Hafen Greenhithe in England, um die fehlenden Verbindungsstücke einer Passage durch die westliche Arktis nach Indien und China – die sogenannte Nordwestpassage – zu finden und zu kartieren. Die Schiffe hatte man für den Einsatz im arktischen Eis verstärkt, mit Heizungssystemen, Dampfmaschinen sowie den modernsten Vermessungs- und Navigationsinstrumenten ausgestattet und mit Proviant für drei Jahre beladen. Leiter der Expedition war der arktiserfahrene Sir John Franklin an Bord von *HMS Erebus* mit dem Commander James Fitzjames. Kapitän von *HMS Terror* war Francis Crozier, der sich zuvor bei mehreren Schiffsexpeditionen in Arktis und Antarktis ausgezeichnet hatte.

Nachdem es drei Jahre lang keinerlei Lebenszeichen von der Expedition gab, startete ab 1848 eine Vielzahl von Suchexpeditionen, zunächst ohne Erfolg. 1850 entdeckte man auf Beechey Island, heute zum kanadischen Territorium Nunavut gehörig, drei Gräber und Hinweise auf eine Überwinterung. Doch erst neun Jahre später, 1859, fand ein Suchtrupp auf King William Island menschliche Überreste sowie weitere Relikte, darunter zum ersten Mal auch ein Schriftstück (*Victory Point Note*). Es enthielt die Nachricht vom Tod Sir John Franklins und weiterer 23 Männer und teilte mit, dass man die seit zwei Jahren im Eis eingeschlossenen Schiffe im April 1848 verlassen hatte, um sich in Richtung Süden zum Festland zu begeben.

Die Suchtrupps trafen auch auf Inuit. Einige erzählten, dass sie Fremden begegnet seien, von denen dann viele starben; sie hatten auch Schiffe gesehen, die mittlerweile gesunken seien. Manche der Aussagen wurden wegen der Sprach- und Kulturbarrieren nur unzureichend verstanden, sodass Details im Dunklen blieben oder nicht ernst genommen wurden. Seither gelangten nur wenige Menschen in die entlegenen Weiten von King William Island, doch konnte man bis in die Gegenwart gelegentlich Relikte der Expedition finden, die neue Fragen aufwarfen. Fest steht, dass alle 129 Männer ums Leben gekommen sind. Aber was geschah mit ihnen? Und warum war die so gut ausgerüstete Expedition komplett gescheitert?

WAGNIS: Der britische Konteradmiral und Sir John Franklin (1786–1847) kehrte von seiner 1845 begonnenen Expedition nicht mehr zurück

Foto: Interfoto/Mary Evans



NOCH INTAKT: Das Fenster von Kapitän Croziers Kabine der *Terror*

GEFUNDEN: Auf dem Bildschirm erscheint das Sonarbild des Wracks in der Terror Bay

Alle Fotos auf dieser Seite: Parks Canada

zögert. Danach waren lediglich drei Tauchgänge möglich, denn schon begann sich das neue Wintereis zu bilden.

Schlechte Sicht

Als die Archäologen zum Wrack kamen, konnten sie es anfangs noch nicht einmal erkennen – die sturmbedingt aufgewirbelten Sedimente hatten die Sichtverhältnisse unter Wasser in hohem Maße verschlechtert. Das Deck des Wracks, das in 24 Meter Tiefe auf dem Grund des Polarmeers ruht, ist nicht nur mit einer Menge von Ablagerungen, sondern auch mit reichhaltigem Bewuchs von Meerespflanzen bedeckt, wie man sie in solch nördlichen Breitengraden (68° 54' N) kaum erwartet. Dennoch waren Merkmale und Aufbauten erkennbar, wie sie für britische Expeditionsschiffe des 19. Jahrhunderts typisch sind. Weitere Untersuchungen stützten sich auf Scans mittels Seitensonar und Fächerecholot. Details wie Ort und Beschaffenheit des Steuerrads, die Anordnung des Bugspriets und die Größe der Speigatte ergaben im Vergleich mit den Schiffsplänen und anderem Archivmaterial, dass es sich tatsächlich um die *Terror* handelt.

Der Fund des Wracks wurde möglich, als Sammy Kogvik aus der Inuit-Gemeinde Gjoa Haven, frisch auf der *Bergmann* angeheuert, von einem hölzernen Schiffsteil erzählte, das er einige Jahre zuvor bei einem Jagdausflug aufs Meereis gesichtet hatte. Das war in der Terror Bay, wo die Crew der *Bergmann* fortan suchte – und bald fündig wurde. Dass die Bucht, die übrigens außerhalb des designierten Suchareals liegt, diesen Namen trägt, ist aber Zufall; sie erhielt ihn bereits vor fast 150 Jahren, als man das Schiff viel weiter nördlich vermutete.

> **„Die Anordnung der Gegenstände und ihre Beziehung zur Umgebung müssen sorgfältig dokumentiert werden“**
>
> Ryan Harris, leitender Unterwasserarchäologe

Die Rätsel der Franklin-Expedition haben bis zum heutigen Tag zahlreiche Forscher beschäftigt, die sich intensiv mit allen verfügbaren Zeugnissen und Hinweisen befassten und versuchten, diese wie Puzzlestücke zu einem Bild zusammenzufügen – bisher noch unvollendet. Die Funde aus dem 19. Jahrhundert wie auch Untersuchungen in jüngerer Zeit führten zu zahlreichen Interpretationen und Erklärungsversuchen, die sich immer wieder an aktuellen Erkenntnissen messen lassen müssen.

Verschiedene Theorien

Dazu gehört beispielsweise die Theorie, dass eine Bleivergiftung aufgrund unsachgemäß verschlossener Konserven den allmählichen Tod der Männer herbeigeführt

Kommen Sie an Bord!

... und sichern Sie sich ein ganzes Paket an Vorteilen:

- ✓ *Schiff Classic* kommt alle zwei Monate pünktlich zu Ihnen nach Hause, sogar 2 Tage, bevor es am Kiosk liegt*.
- ✓ Sie sparen 10 % gegenüber dem Einzelheft-Preis.
- ✓ Sie erhalten als Begrüßungsgeschenk das Buch »Die Gorch Fock«



Lesen Sie *Schiff Classic* für 2 Jahre und holen Sie sich ...

Ihr Geschenk:

Die Gorch Fock und ihre Schwesterschiffe

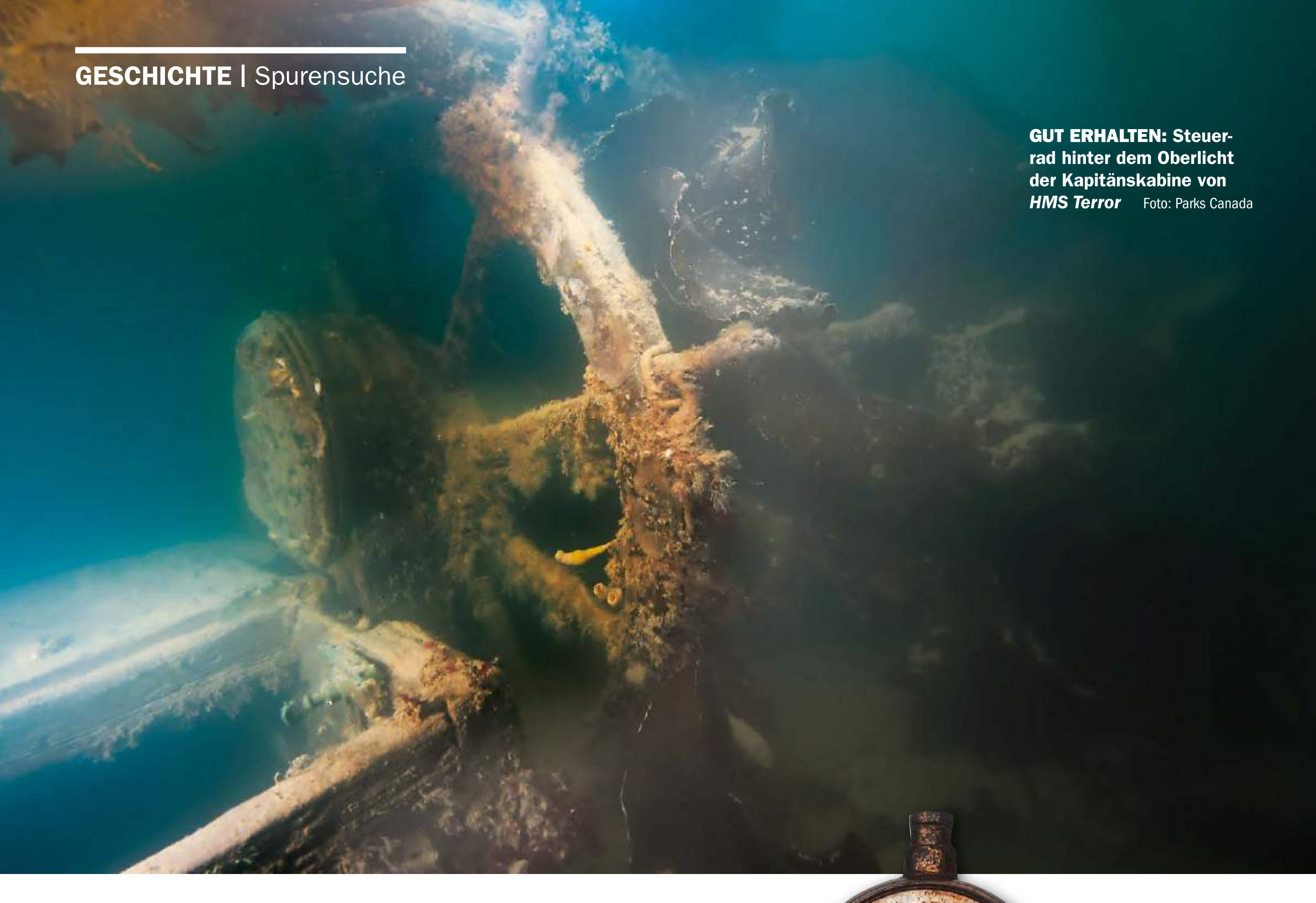
Lesen Sie die Geschichte der Gorch Fock und ihrer fünf Schwesterschiffe. Brillant bebildert und mit fundierten nautischen und historischen Hintergrundinfos.



Upps, Karte schon weg? Dann einfach unter 0180 532 16 17**

oder unter www.schiff-classic.de/abo bestellen!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
** 14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 42 ct/Min.



GUT ERHALTEN: Steuerrad hinter dem Oberlicht der Kapitänskabine von *HMS Terror* Foto: Parks Canada

haben könnte, was man aufgrund weitergehender wissenschaftlicher Untersuchungen inzwischen infrage stellt. Durch Laboruntersuchungen an Knochenfunden bewahrheiteten sich hingegen zweifelsfrei die Bezeugungen der Inuit, dass die hungernden Männer in der größten Not auch vor Kannibalismus nicht Halt machten.

Neue Erkenntnisse

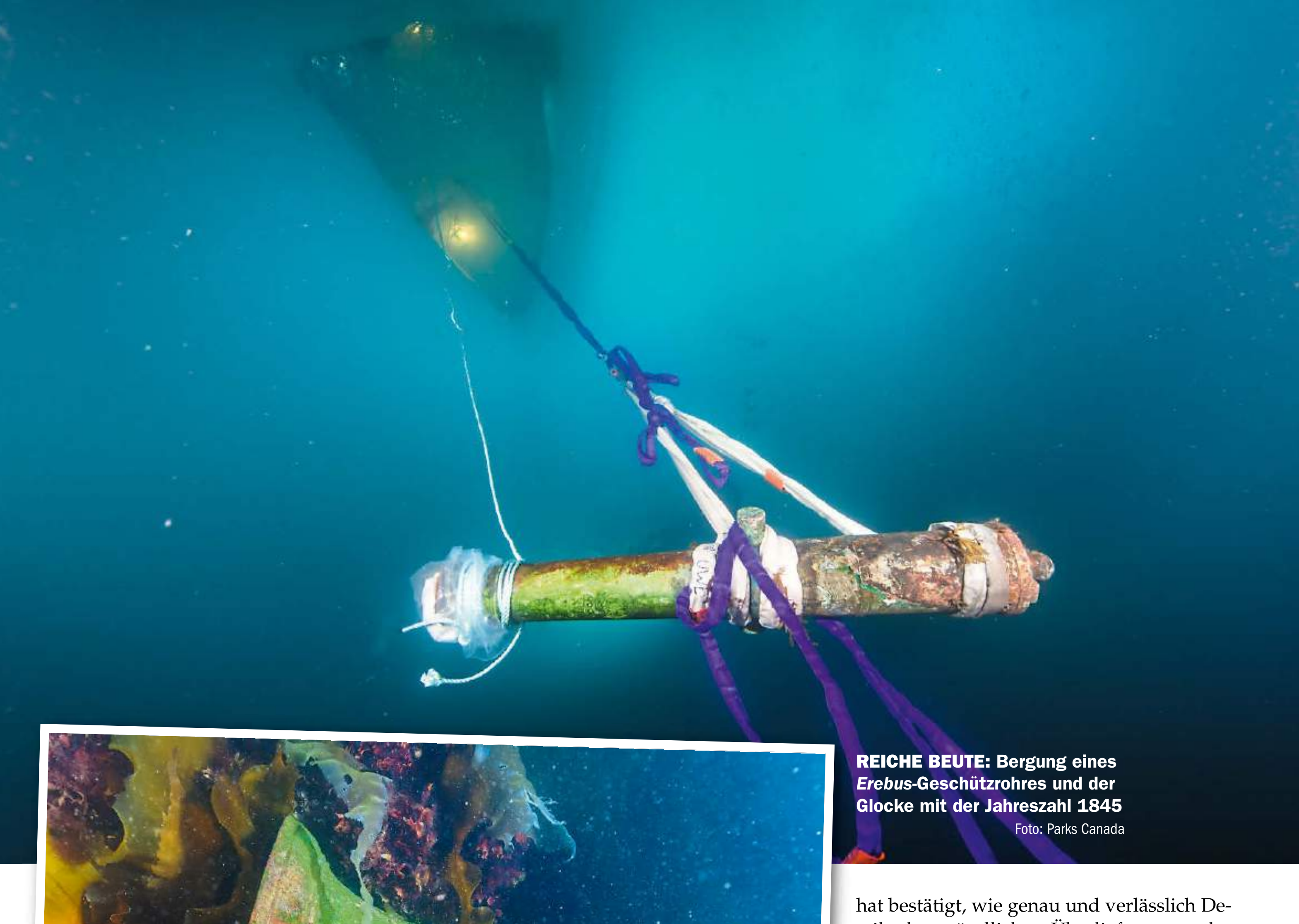
Mit neuer Feldforschung und der gründlichen Auswertung des Wissens älterer Inuit, die von ihren Vorfahren noch von den Geschehnissen um die Franklin-Expedition gehört hatten, trugen Forscher wie Barry Ranford, der Inuit-Historiker Louie Kamookak aus Gjoa Haven, die Autoren Richard J. Cyriax, David C. Woodman, Russell A. Potter und viele andere Wissenschaftler dazu bei, die Erkenntnisse Stück für Stück zu erweitern. Doch noch immer ist der Verlauf der Expedition, das Schicksal der 129 Männer voller Rätsel – obwohl man nun zumindest weiß, wo die beiden Schiffe endeten.

Jonathan Moore, Unterwasserarchäologe bei Parks Canada und an den Untersuchungen vieler Schiffswracks beteiligt, antwortet auf die Frage, wie es sich anfühlt, im Polarmeer zu tauchen: „Kalt, sehr kalt. Man hält es kaum mehr als eine Stunde im Wasser aus – viel zu schnell ist man unterkühlt und nicht mehr in der Lage zu arbeiten.“ Beim Tauchen am Wrack der *Erebus* im vergangenen August – obwohl es ja Hochsommer und der Nordpol rund 2.400 Kilometer entfernt war – lag die Wassertemperatur klar unter null. Vor solcher Kälte schützen selbst die dicksten Neoprenanzüge nicht. Allein schon aus diesem Grund mussten sich die Tauchteams im Stundentakt abwechseln. Moore ist optimistisch, dass die weitere archäologische Erforschung der Wracks Antworten auf ungelöste Fragen geben kann. *Erebus* weist signifikante Beschädigungen auf, obwohl ihr Schiffskörper weitgehend intakt ist. Eisbewegungen haben Masten, Takelung und Reling abgerissen, ihre Reste sind auf dem Meeresgrund zu sehen. Am Heck, wo sich Franklins Kabine befindet, sind die Schäden am größten, hier ist sogar die Decke eingebrochen.

ZEIT ABGELAUFEN: Taschenuhr, die man bereits bei der Suche 1859 fand und die einem Besatzungsmitglied der *Terror* gehörte
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

VERSTÖRENDER FUND: Handschuhe eines Mitgliedes der tödlichen Expedition
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Vom Oberdeck fehlen viele Planken, was Einblicke in das Innere der Offizierskabinen, in die Kombüse und in die Mannschaftsquartiere ermöglichte. Diverse Gegenstände, die in Gefahr waren, durch Wellen, Strömung oder Eis verloren zu gehen, konnte man bergen. Dazu gehören die Schiffsglocke, eine Kanone, aber auch Teller, Knöpfe und eine Flasche mit Schrotmunition, die nun im archäologischen Labor konservatorische Behandlung erfahren; einiges davon wird 2017 im National Maritime Museum Greenwich/London ausgestellt.



REICHE BEUTE: Bergung eines *Erebus*-Geschützrohres und der Glocke mit der Jahreszahl 1845

Foto: Parks Canada

An Bord werden noch zahlreiche Artefakte zu finden sein. Der Umgang mit ihnen erfordert äußerste Sorgfalt. „Was wir durch sie erfahren können, ist auch abhängig von ihrem jeweiligen Kontext", sagte Ryan Harris, leitender Unterwasserarchäologe. „Die Anordnung der Gegenstände, ihre Beziehung zur Umgebung müssen daher sorgfältig dokumentiert werden."

Doch zunächst einmal muss das Team das Schiff in seiner Gesamtheit exakt vermessen und kartieren sowie eine Fotodokumentation anfertigen, und bevor man sich überhaupt ins Innere begeben kann, muss man die bauliche Sicherheit testen und die Risiken bewerten.

Das Gleiche gilt für die Erforschung der *Terror*, die in Sedimente eingebettet in 24 Meter Wassertiefe liegt. Diese Tiefe macht künftige Taucharbeiten an diesem Wrack noch aufwendiger als bei *Erebus*. Zwar waren Schäden bisher nicht erkennbar, doch ist es zu früh, sie auszuschließen. Schließlich muss es einen Grund geben, dass das Schiff gesunken ist – und gemäß den Berichten der Inuit sogar sehr rasch! Das Auffinden der Wracks hat bestätigt, wie genau und verlässlich Details der mündlichen Überlieferungen der Inuit sind. Nun muss man die bisherigen Vermutungen über den Verlauf der Franklin-Expedition auf den Prüfstand stellen, die, gestützt auf die *Victory Point Note*, von einem Todesmarsch der ganzen Mannschaft in Richtung Süden ausgingen. Die Position des Wracks der *Terror* rund 100 Kilometer südlich der Stelle, an der sie vermutlich verlassen worden war, und der Fundort der *Erebus* noch weitere 80 Kilometer im Süden werfen neue Fragen auf.

Offene Fragen

Details am Wrack legen die Vermutung nahe, dass die Schiffe wieder bemannt – und entweder mit der Eisdrift oder vielleicht sogar unter Segeln – zu ihren jetzigen Ruheplätzen gelangt sein könnten. Wann genau kamen die Schiffe dorthin? Wo wurde Sir John Franklin bestattet? Was widerfuhr der Mannschaft? Blieb sie zusammen, hat sie sich in Gruppen geteilt? Gab es vielleicht sogar eine Meuterei?

Die Archäologen sind voller Hoffnung, dass sie an Bord der Schiffe Antworten auf die Fragen finden werden, vielleicht sogar – sollten diese noch lesbar sein – aus Logbüchern oder Journalen. ⚓

GEJAGT: **Auf der Suche nach vermeintlich „leichter Beute“ (im Bild ein LCS-33-Konvoi der Alliierten) wagten sich die deutschen U-Boote auch in den Fernen Osten vor – mit Erfolg**
Foto: picture-alliance/akg-images

U 862: Einziges deutsches U-Boot im Pazifik

Bis ans Ende der Welt

Stolze 16.368 Kilometer liegen zwischen Bremen, wo die meisten Typ-IX-Boote entstanden, und Sydney. U 862 näherte sich 1945 dieser Stadt – und schrieb damit Geschichte

Von Stefan Krüger

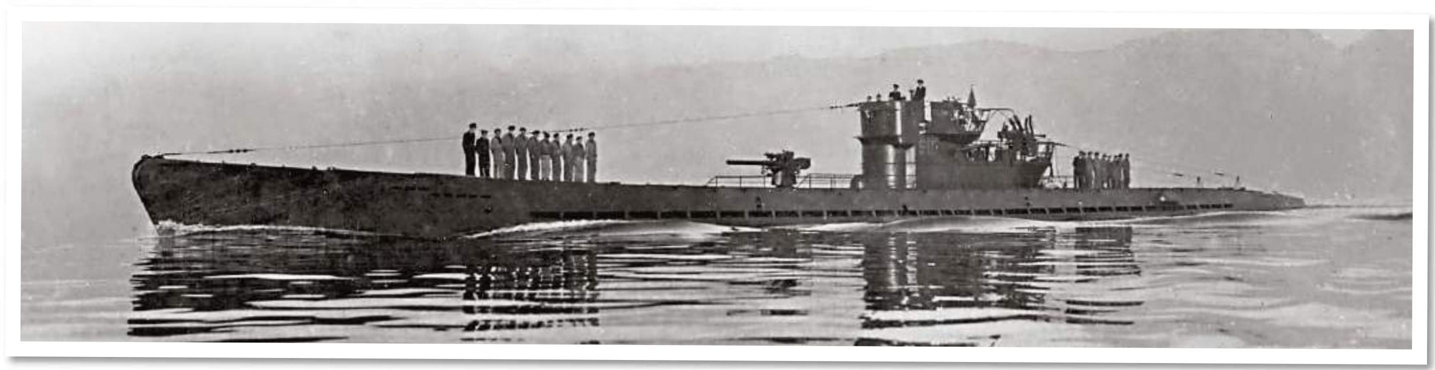
Träge schaukelte die *Robert J. Walker* auf den wenigen kleinen Wellen hier vor der Südostküste Australiens, man schrieb den 24. Dezember 1944. Der Krieg schien für das Frachtschiff der *Liberty*-Klasse weit weg zu sein – und obendrein auch nicht mehr all zu lange zu dauern. Im fernen Europa wehrten die westlichen Alliierten gerade die Ardennenoffensive ab, das letzte Aufbäumen der Wehrmacht, während die Rote Armee im Osten bereits die Reichsgrenze erreicht hatte. Und auch im Pazifik standen die Zeichen auf Kriegsende, spätestens seit die Amerikaner in der Schlacht von Leyte (23. bis 26. Oktober 1944) die bescheidenen Reste der Kaiserlich Japanischen Marine weitestgehend auf den Grund des Meeres geschickt hatten.

Der einsame Wolf

Die Besatzung der *Robert J. Walker* hatte also allen Grund, ihren Dienst an Heiligabend entspannt zu verrichten – zumindest bis zu dem Augenblick, als plötzlich ein Torpedo einschlug. Ein australischer Zerstörer, der rasch herbeieilte, konnte nur noch 66 Menschen retten, 69 weitere fanden den Tod. Der Frachter selbst versank erst am nächsten Tag. Die Überlebenden nahmen vermutlich an, dass ihr Schiff einem japanischen U-Boot zum Opfer gefallen war, tatsächlich aber ist es ein deutsches gewesen. Was hatte dieser einsame „graue Wolf“ sechs Monate vor Kriegsende im Pazifik zu suchen?

Großadmiral Dönitz hatte sich ursprünglich dagegen gesträubt, die U-Boot-Waffe zu zersplittern, und der Erfolg in der Atlantikschlacht gab ihm zunächst recht: Allein 1942 versenkten seine Boote über acht Millionen Bruttoregistertonnen. Dann aber stiegen die eigenen Verluste sprunghaft an, während die Siegesmeldungen immer spärlicher wurden. Daher lag es durchaus nahe, das Operations-





ERFOLGREICH:
U 510, Typ IX C, versenkte in Fernost 15 Schiffe mit 95.000 Bruttoregistertonnen. 1945 fiel es den Alliierten in die Hände
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

GEWALTIGE RÄUME:
Diese Karte von 1942 zeigt das riesige Operationsgebiet der Monsun-Boote – U 862 sollte noch viel weiter vorstoßen
Foto: picture-alliance/ZB

gebiet auszudehnen, vor allem in Regionen, in denen der Druck der alliierten U-Boot-Abwehr nicht so hoch war wie im Nordatlantik. Außerdem boten Feindfahrten nach Fernost die Möglichkeit, mit Japan Handel zu treiben. Saßen die Söhne Nippons doch auf einem ganzen Berg kriegswichtiger Rohstoffe, die die deutsche Rüstungsindustrie dringend benötigte. Umgekehrt konnte das Reich der Sonne vom deutschen Technologievorsprung profitieren. Doch der Schein von den „sicheren Gewässern" trog gewaltig: Von den 38 Monsun-Booten, wie die Kriegsmarine ihre Fernost-Fahrer nannte, erreichten nur 14 ihr Ziel, die bis Kriegsende aber immerhin 45 Schiffe mit rund 270.000 Bruttoregistertonnen versenkten. Haupteinsatzgebiet war der Indische Ozean.

Auf in den Pazifik!

U 862 gehörte zur dritten und letzten Welle der Monsun-Boote und lief am 3. Juni 1944 in Frankreich aus – es sollte Geschichte schreiben. Das Boot vom Typ IX D2, von dem lediglich 28 Exemplare entstanden sind, besaß eine Reichweite von rund 32.000 Seemeilen, was kolossalen 59.000 Kilometern entsprach. Dieser Bootstyp konnte aber nicht nur lang, sondern auch schnell: So erreichte er über Wasser 19,2 Knoten und getaucht 6,9.

Ziel der langen Reise war der japanische U-Boot-Stützpunkt Penang in Malaysia. Doch um ein Haar wäre die Fahrt für Kapitänleutnant Heinrich Timm und seine Männer vorzeitig zu Ende gewesen. Sie waren gerade dabei, Afrika zu umrunden, als sie einen einsamen alliierten Tanker entdeckten und sogleich einen Zaunkönig-Torpedo abfeuerten. Der Zaunkönig aber, der auf akustische Signale reagierte, sympathisierte offensichtlich mit dem Kriegsgegner und lief plötzlich zum Entsetzen der Mannschaft auf das eigene Boot zu. U 862 tauchte gerade noch rechtzeitig weg.

Nach diesem wenig verheißungsvollen Auftakt aber war das Glück den Deutschen hold. So versenkten sie auf dem Weg nach Penang fünf Schiffe mit 28.000 Bruttoregistertonnen und schossen nebenbei noch einen Seefernaufklärer vom Typ Catalina ab.

Den Stützpunkt erreichte das Boot schließlich am 3. September 1944.

Von dort brach U 862 zu einer der wohl abenteuerlichsten Feindfahrten auf, die je ein deutsches U-Boot absolviert hatte. Zunächst steuerte Kapitänleutnant Timm Australien an und umfuhr den Kontinent im Süden, wo er und seine Männer als einzige deutsche Soldaten des Krieges in den Pazifik vorstießen. Vor der Küste von New South Wales torpedierten sie, wie eingangs geschildert, den Frachter *Robert J. Walker*. Doch der „einsame Wolf" dachte noch längst nicht an Rückkehr und drang in nordöstlicher Richtung weiter in den Pazifik ein. Am 6. Februar 1945 vernichtete er zwischen Australien und Neuseeland ein weiteres Transportschiff – zur selben Zeit bereiteten sich die Alliierten darauf vor, den Rhein zu überqueren, während die Rote Armee in Ostpreußen einmarschierte.

Unter dem Sonnenbanner

Kapitänleutnant Timm kehrte sodann nach Penang zurück. Dass das Boot seinen gefährlichen Einsatz unbeschadet überstanden hatte, verdankte es vor allem dem neuen FuMo-65-Radar, das die Männer frühzeitig vor Flugzeugen warnte.

Als die Wehrmacht schließlich am 8. Mai die Waffen streckte, übernahm die japanische Marine das Boot unter der Bezeichnung I-500. Einen Erfolg errang es allerdings nicht mehr. Das ehemalige U 862 überstand den Krieg und ging im September 1945 als Kriegsbeute an die Amerikaner. Diese aber zeigten sich wenig empfänglich für die beeindruckende Geschichte dieses weit gereisten Wolfes und versenkten ihn 1946. ⚓

Anzeige





Cap Trafalgar* gegen *Carmania

Duell im Südatlantik

Zwei Hilfskreuzer in einem mörderischen Gefecht

Von Peter H. Block

Der historische Hintergrund

Im August 1914 zogen zwei Schiffe in den Krieg, die friedlichen Zwecken dienen sollten und sich von der Konstruktion her eigentlich nicht für Kriegseinsätze eigneten: auf britischer Seite die *Carmania*, ein Luxusdampfer der exklusiven Cunard-Reederei, und als ihr deutscher Widerpart der Kreuzfahrt-Riese *Cap Trafalgar* der legendären Hamburg-Süd, beides Schiffe mit einem Brutto-Raumgehalt von rund 19.000 Registertonnen. Doch während der Cunard-Liner fachmännisch in der Werft zum Hilfskreuzer (britisch AMC = Armed Merchand Cruiser) umgebaut (siehe Seite 40 bis 47) und mit acht Geschützen im Kaliber zwölf Zentimeter versehen wurde, erreichte der Mobilmachungsbefehl die deutsche *Cap Trafalgar* fern der Heimat im Hafen von Buenos Aires. Als Bewaffnung waren zwei 10,5-Zentimeter-Geschütze und sechs 3,7-Zentimeter-Maschinenkanonen des in Kapstadt liegenden Kanonenbootes *Eber* vorgesehen. Der Admiralstab beorderte beide Schiffe zur einsam gelegenen brasilianischen Insel Trinidad, wo die Umrüstung zum Hilfskreuzer stattfinden sollte – ohne Werftpersonal, alles in Eigenarbeit. Auch bei der Tarnung war man auf das Improvisationstalent der Besatzung angewiesen, das bereits auf der Fahrt nach Trinidad begann …



NEUN TOTE UND VIELE VERWUNDETE: **Nach der Begegnung mit der *Cap Trafalgar* läuft die *Carmania* mit brennendem Vorschiff ab**

Artists Impression: Peter H. Block

„Mit unseren drei Schornsteinen könnte man uns aus der Entfernung für ein Kriegsschiff halten." Kapitän Langerhannsz beriet sich mit seinem Ersten Offizier Feddersen über die mögliche Tarnung seines Schiffes. „Das könnte fatale Folgen haben."

„Dann kappen wir doch den dritten Schlot", schlug der praktisch denkende Feddersen vor. „Der ist ohnehin blind und dient nur als Entlüftungsschacht."

„Und welcher englische Zwanzigtausendtonner mit zwei Schornsteinen fährt auf der Südamerika-Route?" „Schiffe von Cunard oder der Union Castle." Der Erste Offizier legte seine Stirn in Falten. „Die *Carpathia, Caronia* oder die *Carmania* …"

„*Carmania*?", echote Langerhannsz. „Wir haben doch einen Arzt an Bord, Dr. Braunholz. Der hat meines Wissens einen Törn auf der *Carmania* mitgemacht, der sollte das Schiff kennen. Fragen wir ihn!"

Dr. Braunholz erinnerte sich noch gut und konnte wertvolle Hinweise auf das Aussehen des Schiffes geben, die Kapitän Langerhannsz sofort umsetzen ließ.

Ähnliche Gedanken bewegten auch die Schiffsführung der *Carmania*. Der von der Royal Navy als Kommandant eingesetzte Captain Noel Grant beratschlagte sich mit dem zivilen Kapitän James Barr, der das Schiff lange gefahren und den die Navy dem tuberkulosekranken und in der Führung eines Schiffes dieser Größe unerfahrenen Grant als Berater zur Seite gestellt hatte.

Die Offiziere sahen sich gemeinsam die Silhouetten deutscher Schiffe an, denen sie möglicherweise begegnen würden. Um für einen überraschenden Feuerüberfall möglichst nahe heranzukommen, wollten sie sich als deutsches Schiff tarnen. Ihre Wahl fiel auf die *Cap Trafalgar*. Sie wussten, der Hamburg-Süd-Dampfer fuhr auf der Südamerika-Route. „Aber – das deutsche Schiff hat drei Schornsteine, Sir. Wir haben nur zwei." „Falsch, Mr. Barr," wehrte Grant den Einwand ab. „Wenn wir Segeltuch über einen entsprechend großen Holzrahmen spannen und die Attrappe hinter dem zweiten Schornstein hochziehen, haben wir auch drei – aus der Ferne zumindest."

„WENN WIR SEGELTUCH ÜBER EINEN RAHMEN SPANNEN, SIND ES DREI SCHORNSTEINE"

Captain Noel Grant

Also tarnte sich die *Carmania* als die *Cap Trafalgar*, und ein paar Hundert Meilen entfernt nahm der Hamburg-Süd-Luxusliner das Aussehen des Cunarders an. Beide Kapitäne wussten noch nicht, dass sie sich bald begegnen würden.

Das große Schiff, das sich am Mittag des 13. September 1914 Trinidad näherte, hatte mit der *Cap Trafalgar* nur noch den Namen gemein; der stand immer noch gut sichtbar am Bug und am Heck. Aber mit seinen in den Cunard-Farben rot-schwarz gestrichenen Schornsteinen und der mit viel Holz und Leinwand veränderten Brücke konnte man das Schiff aus der Entfernung durchaus für die *Carmania* halten.

Korvettenkapitän Julius Wirth hatte das Schiff als Kommandant übernommen und es nach Einbau der Geschütze als Seiner Majestät Hilfskreuzer in Dienst gestellt. Von den beiden 10,5-Zentimeter-Kanonen baute man eine auf der Backbordseite des Vorschiffes ein und eine auf dem Steuerbord-Achterdeck. So konnten beide Geschütze nach querab und nach voraus feuern. Die sechs Maschinenka-

nonen (MK) wurden beiderseits des Schiffes so montiert, dass sie beim Gegner den größtmöglichen Schaden anrichten und seine Kanoniere niederhalten konnten. Nach Ergänzung des Kohlenvorrats aus drei nach Trinidad beorderten Kohlendampfern war die *Cap Trafalgar* auf ihrer ersten Patrouillenfahrt nach Norden bis zur Insel Rocas gedampft, hatte dort Funksprüche in der Nähe stehender britischer Einheiten aufgefangen und unverzüglich den Rückmarsch angetreten. Wieder vor Trinidad vor Anker gegangen, rief der beunruhigte Wirth die Kapitäne und Offiziere zu einer Lagebesprechung zusammen.

„Meine Herren“, erklärte er kurz und bündig, „diese Insel ist als Versorgungsstützpunkt nicht länger zu halten. Das verbietet die Nähe britischer Kriegsschiffe, die sicher schon nach uns suchen. Wir werden uns an der argentinischen Küste eine neue Basis suchen müssen. Also morgen früh, 11 Uhr seeklar!“

Doch dazu kam es nicht mehr.

Als die Winden der *Cap Trafalgar* am nächsten Morgen den Anker aus dem Grund zogen, nahte schon das Unheil in Gestalt der *Carmania*. Von Norden kommend, hielt der britische Hilfskreuzer direkt auf Trinidad zu und Captain Grant rechnete offenbar mit der Anwesenheit deutscher Schiffe.

„Mr. Lockeyer“, wandte er sich an seinen Ersten Offizier, „geben Sie Alarm und lassen Sie auf Gefechtsstationen antreten!“

Während die Alarmglocken durch die Decks schrillten, beobachteten Grant und Barr die Insel durch ihre Doppelgläser – eigentlich nur ein grün bewachsener Felsen, etwa 150 Meter hoch und vier Meilen lang, schätzte Barr. Seine immer noch scharfen Augen erspähten Einzelheiten: „Sehen Sie dort, Sir, hinter der Landzunge: Schiffsmasten! Von drei Schiffen, würde ich sagen.“

„DAS FREMDE SCHIFF IST EIN BRITE, VERMUTLICH HILFSKREUZER. WIR GREIFEN AN“

Korvettenkapitän Julius Wirth

„Ja“, bestätigte Grant, „und die Masten des größeren Schiffes bewegen sich nach Westen, als wolle es uns davonlaufen.“

Dann war die *Carmania* so nahe heran, dass die Landzunge beiseite wich und den Blick auf das fremde Schiff freigab – ein riesiger schwarzer Dampfer mit weißen Aufbauten und rot-schwarzen Schornsteinen. Grant schluckte. „Ein Cunarder?“

„Nein, Sir. Das müsste ich wissen.“

„Gefechtsflaggen vorheißen!“ Grants Gedanken jagten sich. Der Fremde nahm vor ihm Reißaus, keine Frage. Aber was, wenn er ihn in einen Hinterhalt locken wollte? Sich deutsche Kriegsschiffe hinter der Insel verbargen? Dann brauchte er Platz, um sich bewegen zu können.

„Rudergänger: Steuerbord 20, auf 2-3-5 gehen!“

Beunruhigt beobachteten Korvettenkapitän Wirth und Feddersen das fremde Schiff: Es war ein Luxusliner, soweit sie erkennen konnten, ebenso wie ihr Schiff. Mit schäumender Bugsee näherte er sich aus Norden, lief ganz sicher seine 15 Knoten.

„Großes Schiff“, murmelte Feddersen.

„Ja, sehr groß“, nickte Wirth. „Lassen Sie uns aufs Peildeck gehen, von dort oben sehen wir mehr!“

Das Peildeck auf dem Dach des Steuerhauses bot nach achtern eine ausgezeichnete Sicht, nicht eingeengt von Bootsdavits und Windhutzen. Minutenlang starrten beide Offiziere hinüber zu dem Fremden, dessen dunkler Rumpf stetig größer wurde. Die gewaltigen Rauchwolken, die er aus zweien seiner drei Schlote stieß, zeigten an, dass er seine Kessel hochfuhr und an Geschwindigkeit zulegte.

„Ihre Meinung, Feddersen?“

„Sieht aus wie eines unserer Schwesterschiffe, Herr Kapitän. Die *Cap Finisterre*, würde ich sagen. Aber die liegt ja in Hamburg.“

„Sehr richtig.“ Wirth setzte das Glas ab. „Also könnte es nur ein getarnter Engländer sein. Aber was will der hier?“

Die Antwort bekam er, als in den Toppen beider Masten die Flaggen des Fremden ausgerissen wurden: weiße Tücher mit dem roten Georgs-Kreuz und dem Union Jack im linken, oberen Feld – das *white ensign*, das war die britische Kriegsflagge!

„Gefechtsklar machen lassen!“

Wirth eilte hinunter zur Brücke. Er blickte in angespannte Gesichter, sah entsetzt aufgerissene Augen und zusammengepresste Lippen. Er räusperte sich: „Das fremde Schiff ist ein Brite, vermutlich Hilfskreuzer. Wir greifen ihn an!“

„Er ändert Kurs, Herr Kapitän. Dreht nach Steuerbord.“

‚Will wahrscheinlich mehr Seeraum gewinnen‘, dachte Wirth. Er würde ebenso handeln. Demnach verstand der Kommandant da drüben sein Fach.

„Schiff ist gefechtsklar, Herr Kapitän.“

„Danke. Ruder hart Steuerbord, auf 0-4-0 gehen! An Maschine: Mehr Fahrt, Chief! Wir brauchen mehr Fahrt!“

Haltsuchend griff Wirth nach einem Sprachrohr, als das Schiff sich in der Drehung nach Backbord überlegte und der Fremde sich langsam ins Blickfeld seiner Brückenfenster schob. Auf dem neuen Kurs liegend, nahm die *Cap Trafalgar* schnell wieder Fahrt auf. 15.000 PS tobten sich an den Schrauben aus und verringerten rasch die Entfernung zum Gegner.

„Er hat Feuer eröffnet!“

Auf dem Vorschiff des Briten hatte es aufgeblitzt, Sekunden später stieg eine Wassersäule etwa 100 Meter vor dem Bug der *Cap Trafalgar* hoch. Jetzt musste auch Wirth sich zu erkennen geben; musste seinem Gegenüber zeigen, dass er das Gefecht annahm.

„Heiß Flagge!“

Auf dem Peildeck der *Carmania* drehte Lieutenant Commander Lockeyer an den Stellschrauben des Basisgerätes, bis ihm die Okulare ein einwandfreies Bild zeigten und er die Entfernung ablesen konnte.

„Genau so ein Riesenschiff wie wir!“, rief er dem assistierenden Fähnrich Colson zu. „Könnte unser Schwesterschiff sein. Jetzt ändert er den Kurs, dreht auf uns zu …“ Das mit der Brücke verbundene Feldtelefon schnarrte. Der Fähnrich



KOMPLETTVERSORGUNG: ***Cap Trafalgar* übernimmt bei Trinidad von dem Kanonenboot *Eber* Offiziere und Mannschaften sowie Geschütze und Munition**

Foto: picture-alliance/WZ Bilddienst

nahm den Hörer und meldete sich. „Von Kommandant, Sir: Schuss vor den Bug!“

„Geschütz eins: Schuss vor den Bug! Entfernung sieben drei Hundert. Feuererlaubnis!“

Krachen des backbord-vorderen Geschützes; eine Wolke braunen, stinkenden Korditqualms wischte über das Peildeck, die Granate hieb vor dem Bug des Fremden in die See. Und dieser reagierte, indem er nun auch seinerseits eine Flagge vorheißte – ein weißes Tuch mit einem großen, schwarzen Kreuz und den schwarz-rot-weißen Farben im linken, oberen Eck.

„Kaiserliche Marine – ein deutsches Kriegsschiff!“

Lockeyer war wie vom Donner gerührt. Alles hätte er erwartet, nur das nicht. Und wenn der Fremde sich als deutsches Kriegsschiff entpuppte, dann hatte er sicher auch Waffen an Bord.

„Er feuert, Sir!“

Zwei grellrote Punkte hatten sich drüben aufgetan und Lockeyer duckte sich unwillkürlich, als eine Granate dicht über das Peildeck hinwegjaulte und die Stoßwelle ihm die Mütze vom Kopf riss.

„Batterie feuerbereit, Sir!“

„Salveee – Feuer!“

Aber auch der Gegner feuerte. In der Vergrößerung des Basisgerätes sah Lockeyer den rötlichen Blitz auf der Back des Deutschen und bei dem Gedanken, dass jetzt ein hochbrisantes Geschoss auf ihn zuflog, hatte er ein flaues Gefühl im Magen. Und dann krachte es auch schon. Die Granate traf den hohen Funkmast und detonierte in einem grellen Feuerball. Der Mast zersplitterte, Sprengstücke pfiffen kreischend umher und zerfetzten die Flaggenleinen. Lockeyer fand sich auf den Decksplanken wieder, umgerissen von der sengenden Druckwelle – und taub. Die mit lautem Knall explodierende Granate war zu viel gewesen für das Gehör des fast Siebzigjährigen. Mühsam rappelte er sich wieder hoch, blickte verwirrt um sich. Es dauerte Minuten, bis sich sein Gehör mit einem Pfeifton wieder zurückmeldete.

Korvettenkapitän Wirth hatte die Artilleristen angewiesen, nur die Brücke und die Decks des Briten unter Feuer zu nehmen. Er wollte das Schiff als Beute, mit einem sinkenden Wrack war ihm nicht gedient. Befriedigt sah er den Funkmast zersplittern; sah, wie mit der nächsten Salve ein Geschütz über Bord gefegt wurde. Aber er spürte auch das Beben unter seinen Füßen, wenn sein Schiff Treffer einstecken musste. Und das spürte er immer öfter. Er musste noch näher heran an den Briten, um seine Maschinenkanonen einsetzen zu können.

„Wann sind wir in Schussweite für die MK, Feddersen?“

„In etwa fünf Minuten, Herr Kapitän.“

Wirth stöhnte. Fünf Minuten konnten sehr lang werden, wenn man sie im feindlichen Artilleriefeuer verbringen musste. Und die musste er noch durchhalten, wenn er den Gegner bezwingen wollte. Er zuckte zusammen, als eine Granate an der Bordwand krepierte und den Rumpf mit Splittern übersäte.

„MKs klar zum Feuern!“, hörte er Feddersen ins Telefon schreien.

Noch während er die Befehle durchgab, überschüttete die nächste Salve des Briten die *Cap Trafalgar* mit einem Hagel aus Stahl. Die schneidenden Hiebe der Einschläge pflanzten sich durch den Rumpf fort bis hoch zur Brücke, wo Wirth die Erschütterungen deutlich spürte.

„Zwei Treffer im Achterschiff!“, kam die Schadensmeldung vom Heck. „Wintergarten zertrümmert, viele kleine Feuer, Dampfschläuche von Splittern durchlöchert.“

Brandgeruch aus den unteren Decks stieg Wirth in die Nase. Er winkte den Läufer herbei, wollte ihn nachsehen lassen, als die Luft erneut vom tödlichen Pfeifen der Granaten erfüllt war. Dann eine ungeheure Explosion. Der Rumpf erzitterte, das Brückendeck schien förmlich hochzuspringen. Weißglühende Stahlsplitter fetzten kreischend durch die geborstenen Brückenfenster und heulten schrill durchs Steuerhaus. Der Rudergänger wurde wie von einer Riesenfaust herumgerissen und blieb in einer sich ausbreitenden Blutlache liegen. Wirth sah noch, wie sich das große Steuerrad rasend drehte und das Schiff langsam nach Back-

bord ausscherte. Rasch sprang er hinzu, Leutnant Rettberg ebenfalls. Beide stemmten sich gegen das Rad, um das Schiff auf Angriffskurs zurückzubringen. Rettberg keuchte, während sie das Rad Zoll für Zoll zurückdrehten: „Offenbar hydraulische Übersetzungen getroffen. Ich schaff' das schon, Herr Kapitän."

Wirth stockte der Atem, als eine weitere Druckwelle über die Brücke fegte, gefolgt von einem ohrenbetäubenden Krachen und dem hässlichen Geräusch reißenden Metalls. Er hustete würgend. Dichte Qualmwolken wälzten sich durchs Steuerhaus, eine aufgeregte Stimme schrie: „Volltreffer – direkt unter der Brücke!"

Wirth überließ Rettberg das Ruder, der sich einen zweiten Mann geholt hatte, und taumelte durch das verqualmte Steuerhaus hinaus auf die offene Brücke. Aber auch die schien auf einer riesigen Qualmwolke zu schweben, die immer dann ihre Farbe veränderte, wenn das Mündungsfeuer des vorderen Geschützes aufblitzte und der wogende Rauch von der Druckwelle auseinandergeblasen wurde. Er krümmte sich unter einem erneuten Hustenanfall. Die Luft, die er einatmete, war heiß. Es brannte. Das Vorschiff stand in hellen Flammen, der letzte Treffer hatte auch die Brückenattrappen in Brand gesetzt. Irgendjemand schrie gellend auf, dann eine befehlsgewohnte Stimme: „Tragbahre her – dalli! Und löscht endlich das verdammte Feuer!"

Wirths tränende Augen suchten das fremde Schiff, dessen Granaten immer noch heranheulten und der *Cap Trafalgar* grässliche Wunden zufügten. Als Wind und Druckwellen den graubraunen Rauchvorhang einen Moment lüfteten, konnte er die Einschläge seiner Geschütze in Rumpf und Brücke des Briten sehen: Sie hatten den Gegner in kürzester Zeit schon mehrfach getroffen, auch auf seiner Brücke tobte ein wildes Feuer. Aber er schoss jetzt mit der gesamten Backbord-Batterie. Immer wieder blitzte es in Höhe seines Hauptdecks auf, die Breitseiten heulten herüber und schlugen krachend in den Rumpf der *Cap Trafalgar*.

„MK in Schussweite, Herr Kapitän!" hörte er Feddersen schreien, eben noch verständlich zwischen dem fortwährenden Krachen der Abschüsse und Einschläge.

„HALTEPUNKTE VORN, MITTSCHIFFS UND ACHTERN, ENTFERNUNG 20 HUNDERT! FEUER!"

Artillerieoffizier der *Cap Trafalgar*

„Dann schießen Sie … schießen Sie …!" Wirths Stimme klang fast schon hysterisch, er brüllte seine ganze Wut, seine Verzweiflung hinaus. Verzweiflung über dieses unmenschliche Geschehen, dieses grauenhafte Abschlachten um ihn herum, das er nicht mehr stoppen konnte und zu dem er selbst seinen Teil beigetragen hatte.

„Haltepunkte vorn, mittschiffs und achtern, Entfernung 20 Hundert!" Feddersens schneidende Stimme übertönte das Getöse. „Feuer!"

„Feuerlöschtrupp zur Brücke!"

Irgendjemand hatte es geschrien und jetzt bemerkte Lieutenant Commander Lockeyer auch den Rauchschleier in der Optik seines Entfernungsmessers. Das präzise Feuer des Deutschen zeigte Wirkung, die Brücke der *Carmania* brannte. Er winkte einen Läufer: „Meine Empfehlung an den Kommandanten: Bitte um Kursänderung zwei Strich Steuerbord!"

Das Heck schwang herum.

„Entfernung 20 Hundert. Backbord-Batterie Achtung! Salveee … Feuer!"

Mit urweltlichem Krachen donnerten die vier Geschütze ihre Ladungen hinaus, schleuderten viermal 29 Kilogramm Stahl und Sprengstoff gegen den Feind. Und sie trafen nur zu gut, jeder Schuss saß.

„Treffer! Treffer!" Lockeyers Stimme überschlug sich. „Geschützweise feuern! Das halten sie nicht mehr lange …" Was der Artillerieoffizier noch sagen wollte, ging in einem plötzlich einsetzenden Geschosshagel unter. Was da von dem Deutschen herüberkam, war ein wahrer Tornado aus Stahl und hochexplosiven Ladungen. Im harten Trommeln der Einschläge flogen ganze Wrackstücke aus der Backbordseite, Stahlsplitter kreischten und klirrten überall.

„Maschinenkanonen!", stöhnte Lockeyer, der sich platt auf das Deck geworfen hatte. Der Deutsche feuerte mit Maschinenkanonen, mit wenigstens drei Stück. Und diese pumpten wahre Geschossströme ins Schiff, rissen an der *Carmania* wie mit riesigen Sägen. Ein harter, metallischer Schlag zeigte an, dass es auch den Entfernungsmesser getroffen hatte, was Lockeyers Aufgabe hier oben beendete. Er fasste den Fähnrich: „Los, Colson, runter zur Brücke! Hier können wir nichts mehr tun."

Gebückt hasteten sie zur Steuerbordseite, enterten ab – und starrten entsetzt auf das Chaos, das sich ihnen bot: Die Brücke zeigte sich als einziges Trümmerfeld, ein Gewirr aus geschwärztem Stahl und zersplittertem Holz. Überall war Feuer. Es schlug durch die zerschossenen Brückenfenster und wälzte sich lodernd durchs Steuerhaus. Ein Löschtrupp versuchte verzweifelt, der Flammen Herr zu werden. Doch es waren einfach zu viele Brandherde und mit jedem Einschlag kamen neue hinzu.

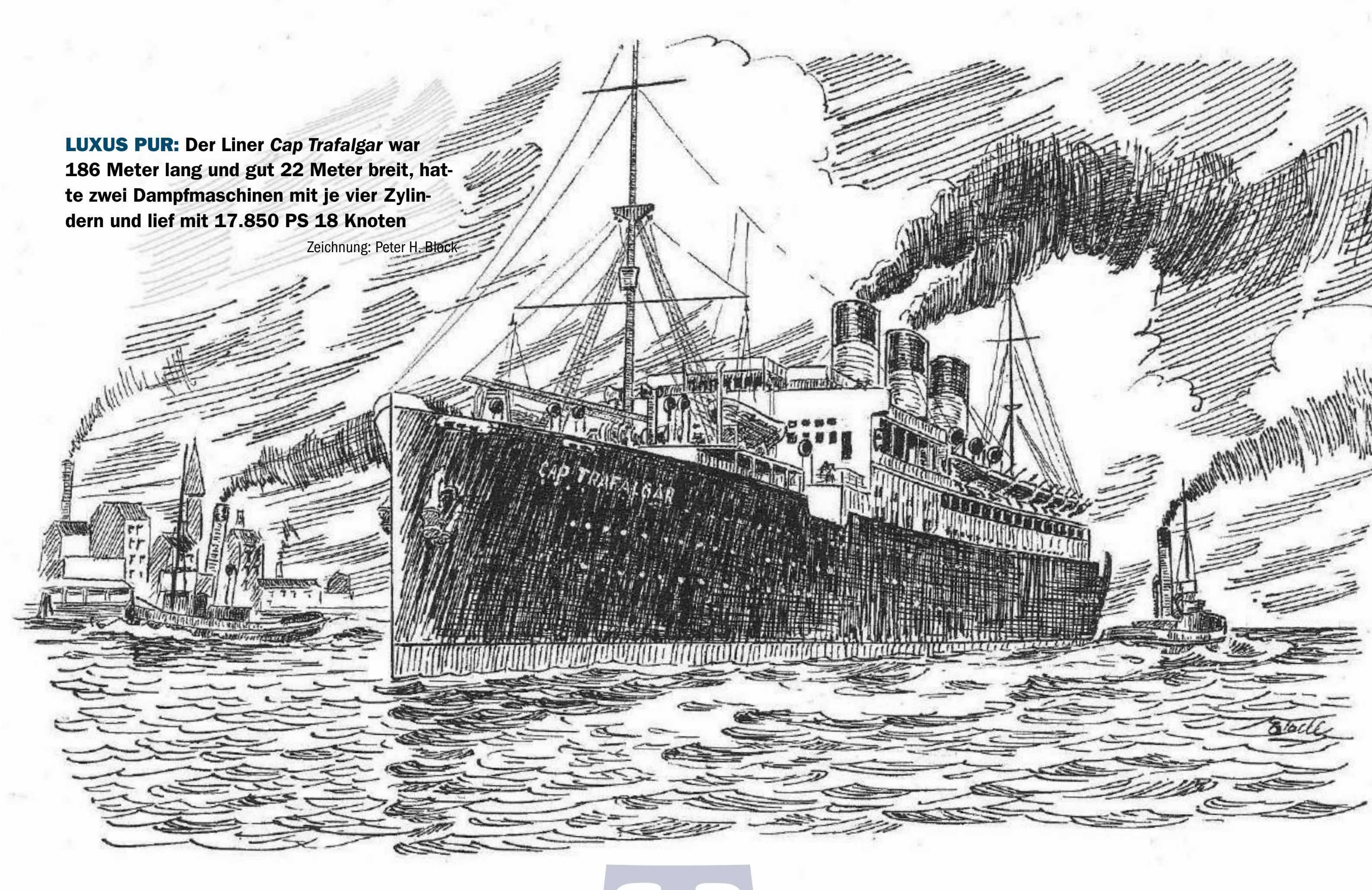
„Sir!", schrie Lockeyer in Richtung des Kommandanten. „Wir müssen den Abstand vergrößern, raus aus dem Feuerbereich der Maschinenkanonen!"

„Mr. Barr, lassen Sie abfallen!"

Barr griff das Sprachrohr zum Maschinenraum: „Backbordmaschine stopp! Halb zurück Backbord! Ruder hart Backbord!"

Die zurücktörnende Schraube unterstützte augenblicklich die Ruderwirkung, das Schiff drehte vom Gegner weg. Durch die Drehung wurde aber auch das auf dem Vorschiff wütende Feuer weiter in die Brücke gedrückt, die jetzt nicht mehr zu halten war. Grant hatte keine Wahl mehr: „Brücke räumen! Schiffsführung zum achteren Steuerstand! Mr. Lockeyer, die Steuerbord-Batterie wird gleich freies Schussfeld haben. Kümmern Sie sich darum!"

„Sofort, Sir." Wenn Barr das Schiff um 90 Grad drehte, würde er im Ablaufen die gesamte Steuerbordbatterie einsetzen können und zusätzlich auch das backbord-achtere Geschütz. Damit konnte er wieder vier Rohre ins Gefecht führen, da ja das steuerbord-vordere Geschütz gleich zu Beginn der Kämpfe durch einen Volltreffer ausgefallen war.



LUXUS PUR: Der Liner *Cap Trafalgar* war 186 Meter lang und gut 22 Meter breit, hatte zwei Dampfmaschinen mit je vier Zylindern und lief mit 17.850 PS 18 Knoten

Zeichnung: Peter H. Block

„Mr. Colson, zu den Geschützen!“ Mit dem Fähnrich im Schlepp eilte Lockeyer die Niedergänge hinunter. Drei Decks tiefer standen die Kanonen – schussbereit, die Granaten in den noch offenen Verschlüssen. Nach Luft ringend, blieb er hinter dem zweiten Geschütz stehen. Er hörte immer noch das Hämmern der Maschinenkanonen; die Geschoss-Salven kamen jetzt von vorn, strichen im spitzen Winkel die Steuerbordseite entlang.

Von vorn kam jetzt auch der Deutsche. Bedingt durch die Drehung des britischen Schiffs, schob er sich vom Bug her ins Blickfeld, nicht viel mehr als 1.000 Meter entfernt. Sein Vorschiff brannte lichterloh wie das der *Carmania*. Braungelbe Qualmwolken hüllten seine Aufbauten ein und aus diesen Qualmwolken zuckten unaufhörlich feurige Blitze – die Mündungsfeuer der Mk.

„Geschützweise feuern!“, brüllte Lockeyer. „Auf die Wasserlinie halten und raus, was rausgeht!“

Wieder hochblickend, sah er die düstere Bordwand des Deutschen, übersät mit rostigen Streifen und gezackten Einschusslöchern. Zu diesen Löchern kamen ständig neue hinzu. „Feuer!“

Die achteren Geschütze feuerten fast gleichzeitig, mit den Druckwellen stoben blendend grelle Feuerbälle in Richtung des Gegners, der jetzt hinter dem Heck der *Carmania* vorbeizog. Er war so nah, dass die Richtkanoniere auf ihre Visiere verzichten konnten und ihre Geschütze nur noch an der Wasserlinie des Deutschen entlangschwenkten. Zwei Schiffe, für friedliche Zwecke und für das Vergnügen ihrer Passagiere gebaut, jagten sich auf grauenhaft kurze Entfernung ihre Granaten in Rumpf und Aufbauten.

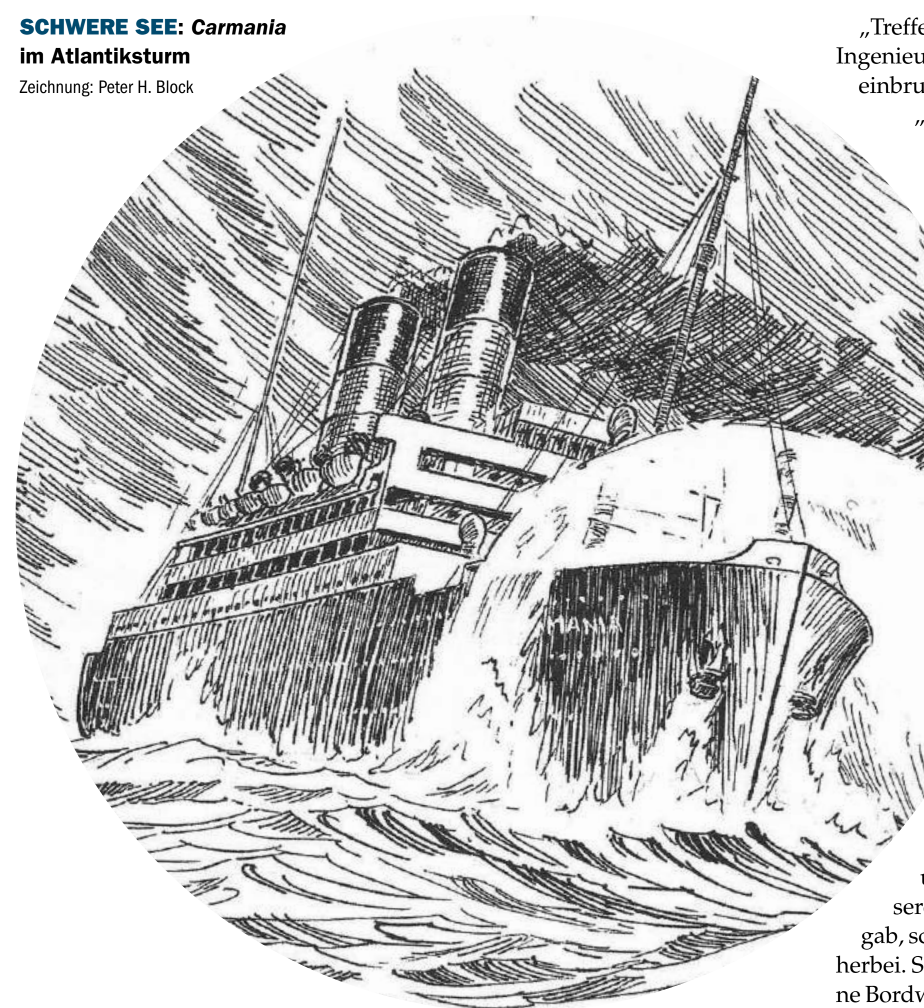
Tief unten im Bauch der *Cap Trafalgar* lehnte sich der Vierte Ingenieur Adam Riech erschöpft an das Schott, das den Heizraum vom Maschinenraum trennte, und wischte sich mit dem Handrücken den Schweiß von der Stirn. Die Arbeit hier unten an den Kesseln und Maschinen war für die Heizer und auch für ihn nie leicht gewesen, aber jetzt stand das Schiff im Gefecht; seit über einer Stunde schon. Den Männern hier unten, die in der vom Tosen, Fauchen und Stampfen erfüllten Luft vor den offenen Feuerstellen schufteten, wurde jetzt alles abverlangt – halbnackte Gestalten, denen der Schweiß in unzähligen Rinnsalen am Körper herunterfloss und bizarre Muster auf die vom Kohlenstaub geschwärzte Haut zeichnete. Ihre einzige Abkühlung in diesen überhitzten Räumen waren Eimer mit Eiswasser, in das sie hin und wieder ihre Schweißbänder tauchen konnten.

Über ihnen tobte der Kampf. Aber der Lärm in den Maschinen- und Kesselräumen schottete die Menschen hier unten von der Außenwelt ab. Das Getöse der aus den Bunkern polternden Kohle vermischte sich mit dem Rasen der Lüftermaschinen, die den Feuern die nötige Verbrennungsluft zuführten. Dazu die stampfend und stoßend arbeitenden Pumpen, die laufend neues Wasser in die Kessel leiten mussten, wo es, durch die Höllenglut der Feuermäuler in Dampfform umgewandelt, jene Energien entfesselte, die das Schiff immer schneller durchs Wasser trieben.

Das Donnern der Geschütze und das harte Bellen der Maschinenkanonen drang nicht zu den Männern hier unten durch. Alles, was sie vom Gefecht mitbekamen, war das Auftreffen der Geschosse auf die Bordwand – dröhnende Hammerschläge, die sich durch den stählernen Rumpf fortpflanzten und ihn zum Schwingen brachten. Und diese Hammerschläge mehrten sich!

SCHWERE SEE: ***Carmania*** **im Atlantiksturm**

Zeichnung: Peter H. Block



Riech bemühte sich, sie zu ignorieren. Aber er konnte nicht verhindern, dass er bei jedem dieser Schläge zusammenzuckte. Hier unten konnte jeder Treffer gefechtsentscheidend sein. Wenn Granaten die unter gewaltigem Druck stehenden Dampfrohre zerrissen, würden die Männer in Sekundenschnelle verbrühen und die Maschinen ihrer treibenden Kraft beraubt sein.

Plötzlich erhielt der Ingenieur einen heftigen Stoß, gleichzeitig vernahm er ein Krachen, Bersten und Poltern. ‚Treffer!', war sein erster Gedanke. Er riss die Schotttür auf und hastete durch den engen Gang zwischen den Kesseln nach vorn, wobei er versuchte, im trüben Dunst des Heizraumes Beschädigungen zu erkennen. Aber alles, was er sah, war eine schwarze Wolke, die sich schwer durch den Raum wälzte. Er griff sich einen der hustenden Heizer.

„Was ist passiert?"

„Treffer im Steuerbord-Kohlenbunker, Herr Ingenieur", keuchte der Mann und rieb sich die vom Ruß tränenden Augen. „Und weiter vorn hat es auch gekracht."

Jetzt sah es auch Riech. Die Explosion hatte die eiserne Schottwand zum Kohlenbunker eingedrückt und die Kohlen durch die offene Bunkertür in den Heizraum gedrückt. Ein Leck, an das er nicht herankam. Falls der Wassereinbruch zu einer Krängung des Schiffes nach Steuerbord führen würde, konnte er immer noch an Backbord gegenfluten. Aber wo lagen die anderen Einschläge?

„Treffer im Reservebunker und im Heizraum zwo, Herr Ingenieur", hörte er aus dem Sprachrohr. „Starker Wassereinbruch. Frage: Feuer aus?"

„Noch nicht!" brüllte Riech. „Ich komme."

Hastig sprang er den eisernen Niedergang hoch und überquerte den Kohlenbunker zum benachbarten Heizraum, der unter Wasser stand. Eine Granate hatte das Schott zum Heizraum getroffen und war dort explodiert. In brausenden Strömen schoss das Wasser durch die aufgerissene Bordwand in den Heizraum – ein riesiges Leck, fast schon zu groß, um es noch abzudichten. Bis zu den Knöcheln wateten die Heizer bereits im eingedrungenen Wasser, das höher und höher stieg. Sie starrten Riech mit großen Augen an, warteten auf seine Befehle, als eine neue Salve krachend ins Schiff schlug. Brechen, Splittern, Bersten von Eisen und Stahl. Riech konnte spüren, wie das Schiff in seiner ganzen Länge erzitterte.

„Schnell! Lenzpumpen aufstellen! Hängematten und Lecksicherungshölzer her! Los, Bewegung!"

‚Die Backbordtanks fluten!', schoss es ihm durch den Kopf. Bedingt durch die dann folgende Krängung nach Backbord würde die Steuerbordseite höher aus dem Wasser kommen und damit auch die Einschusslöcher über die Wasseroberfläche bringen. Während er den Befehl dazu gab, schleppten die Heizer Kanthölzer und Hängematten herbei. Sie drückten sie mit aller Kraft gegen die aufgerissene Bordwand, stemmten die Lecksicherungshölzer dagegen und verkeilten sie. Sie wussten, was vom Gelingen ihres Tuns abhing, und arbeiteten mit allen Kräften, um den Wassereinbruch zu stoppen. Fast hätten sie es geschafft.

Doch dann spürte Riech, wie das Wasser, in dem er stand, in Bewegung geriet. Es floss nach rechts, zur Steuerbordseite. Und mit dem Wasser neigte sich auch der Heizraum nach Steuerbord. Gleichzeitig ging ein heftiges Beben durchs Schiff und das konnte nur einen Grund haben: Das Schiff drehte! Mit Hartruder und mit den Schrauben!

„Nein!", brüllte Riech, als könne er mit seinem Schrei das unweigerlich Kommende verhindern. Seine weit aufgerissenen Augen starrten auf das schon fast abgedichtete Leck, versuchten, die Hölzer und Hängematten an ihren Platz zu bannen.

Vergeblich! Durch die Neigung nach Steuerbord hatte sich der Wasserdruck auf das Leck um ein Vielfaches verstärkt. Die dicken Kanthölzer brachen mit lautem Knall, knickten weg wie Streichhölzer. Die zusammengepressten Hängematten flogen nach innen, donnernd schoss das Wasser in breitem Strahl in den Heizraum. So schnell er konnte, watete Riech durch das rasch höher steigende Wasser zum Sprachrohr. „Brücke! Hier Vierter Ingenieur: Nach Backbord drehen, sofort! Mehrere Lecks Steuerbord, starker Wassereinbruch!"

Erschöpft lehnte er sich an das Schott. Er hatte das Seinige getan, um größeres Unheil abzuwenden. Jetzt konnte er nur noch hoffen, dass die Brücke schnell genug reagierte und sich der Wassereinbruch doch noch stoppen ließ.

„Großer Gott!“ Korvettenkapitän Wirth wurde blass. Unterwassertreffer, dazu noch Steuerbord. Und er hatte Hartruder nach Steuerbord befohlen. Klar, mit dem Ruderlegen erfolgte zunächst eine Krängung des Schiffes nach innen. Also wurde die Steuerbordseite tiefer ins Wasser gedrückt und damit verstärkte sich auch der Wasserdruck auf die Lecks und riss diese noch weiter auf. Wirth hatte keine Alternative, er musste abdrehen.

„Beide Maschinen stopp! Steuerbordmaschine voll voraus, Backbord halbe zurück! Ruder hart Backbord!“

Noch während Ruder und Schrauben das Schiff langsam herumzwangen, schlug eine volle Salve des Gegners in den Rumpf, durchschlug die zwei Zentimeter Stahl der Bordwand wie Pappe und detonierte mit ohrenbetäubendem Krachen. Glühende Stahlsplitter fetzten durch die Räume und mähten alles nieder, was ihnen im Weg stand.

„Lange halten wir das nicht mehr durch“, krächzte Leutnant Rettberg, der sich immer noch mit einem zweiten Mann mit dem Ruder abmühte. „Sieben Geschütze gegen unser eines, das kann nicht gut gehen.“

Die *Cap Trafalgar* konnte nur noch mit dem achteren Geschütz feuern, das Backgeschütz ließ sich nach einem Treffer am Schutzschild nicht mehr richten. Und die Maschinenkanonen schwiegen, für sie war der Gegner außer Schussweite. Der lief ab, entfernte sich mit voller Kraft. Und er brannte, sein Vorschiff stand in hellen Flammen, deren dichte Rauchwolken wie schmutzige Putzwolle das Schiff umgaben. Aber immer noch schoss er mit den Heckgeschützen, feuerte Salve auf Salve in die waidwunde *Cap Trafalgar* hinein. Wirth fühlte, wie sich das Deck unter seinen Füßen aufbäumte, vernahm das Sirren der Sprengstücke und die schrillen Schmerzensschreie der Getroffenen. Er wunderte sich, dass er in dem Chaos noch das hektische Klingeln des Brückentelefons hörte.

„Treffer im Speisesaal, Herr Kapitän“, keuchte eine Stimme. „Hier brennt alles!“

„Los, Rettberg, kümmern Sie sich darum!“ Wirth sah den Leutnant im Qualm verschwinden, der von den im Vorschiff wütenden Bränden aufstieg und die Brücke einhüllte. Nur noch schattenhaft konnte er durch den Rauch den feindlichen Hilfskreuzer ausmachen, der durch die Drehung seines Schiffes achteraus gesackt war. Und das Schiff drehte noch immer. Er stürzte ans Ruder.

„Stütz!“ Das Kommando an den Rudergänger, Gegenruder zu legen, um den Dreh aus dem Schiff zu nehmen. „Backbordmaschine stopp! Voll voraus Backbord, Ruder mittschiffs!“

Die *Cap Trafalgar* bebte und vibrierte wie wild, als die rasenden Schrauben dem Schiff wieder Vortrieb gaben. Die zweimalige, harte Drehung hatte fast alle Fahrt aus dem Schiff genommen und Wirth konnte nur noch beten, dass die Kessel genügend Dampf hatten, um das Schiff schnell wieder auf Höchstfahrt zu bringen. Er musste heraus aus dem mörderischen Granathagel des Briten, bei dem es jetzt wieder aufblitzte.

Zwei Granaten detonierten dicht am Schiff und schleuderten ihre Wassersäulen bis hoch zur Back, zwei weitere Geschosse fetzten kreischend durchs Bootsdeck, bevor sie explodierten und ihre Splitter die Planken der Rettungsboote aufrissen.

Fast eine Stunde beschossen sich die beiden Hilfskreuzer bereits. Beide waren schwer gezeichnet, beide brannten und entfernten sich voneinander.

„Sieht aus, als ob er genug hat.“

„Nein, Feddersen.“ Wirth schüttelte den Kopf. „Der wird bald Ruder legen und umkehren. Nehmen Sie sich ein paar Mann und lassen Sie alle Munition ans Geschütz schaffen!“

Er konnte nicht wissen, dass Kapitän Barr sein Schiff vor dem Wind laufen ließ, um die im Vorschiff lodernden Flammen nicht noch weiter anzufachen. Auch Wirth ließ jetzt etwas abfallen, um wieder klare Sicht zu bekommen. Als der Wind die dichten Qualmwolken zur Backbordseite blies, fiel ihm auf, dass die Linie der Brückenfenster nicht mehr mit dem Horizont übereinstimmte.

Sein Schiff hatte Schlagseite! Und jetzt merkte er auch, dass die Maschinen nicht mehr volle Kraft liefen. Sanitäter trabten heran und stellten eine Trage ab, darauf der stöhnende Leutnant Rettberg, dessen linkes Hosenbein sich zerrissen und blutüberströmt zeigte.

„DIE UNTEREN DECKS RÄUMEN, KLARMACHEN ZUM SCHIFF-VERLASSEN!“

Korvettenkapitän Julius Wirth

„Treffer im Speisesaal“, erklärte der Sani. „Oberschenkel und Knie zerschmettert. Ist schon abgebunden.“

Er trat zur Seite, um dem hereinstürzenden Feddersen Platz zu machen. „Lecks sind nicht abzudichten“, keuchte er. „Kesselräume stehen unter Wasser. Wasser steigt, die Pumpen schaffen es nicht mehr.“

Ein greller Blitz, gefolgt von einer heftigen Explosion, ließ ihn reflexartig die Augen verschließen. Als er sie wieder öffnete, erblickte er Wirth, den der Luftdruck gegen die Steuersäule geschleudert hatte. Blut färbte seine linke Brustseite rot, ein Granatsplitter steckte tief im Fleisch unter der Achselhöhle.

„Feddersen“, keuchte Wirth, „die unteren Decks räumen … klarmachen zum Schiff-Verlassen und Sprengladungen am Kiel zünden!“

„Aye, Käpt’n.“

Das Gefecht war vorüber. Die Überlebenden verließen das sinkende Schiff, einer der Versorgungsdampfer pickte sie auf und brachte sie nach Buenos Aires. Zwölf Gefallene übergab man der See, darunter Korvettenkapitän Wirth, der im Wasser einen Herzstillstand erlitten hatte.

Auf der *Carmania* dauerte es noch Stunden, bis die Crew das Feuer eindämmen konnte. Das Schiff schleppte sich mühsam zu den Abrolhos Rocks, wo es notdürftig hergerichtet wurde. Dabei stellte man 79 Einschusslöcher fest. ⚓

In der nächsten Ausgabe: Als der Schwere Kreuzer *Admiral Hipper* am 31. Dezember 1942 das Geleit JW 51 angriff, rannte der Zerstörer *Onslow* gegen das überlegene deutsche Schiff an. Ein ungleiches Gefecht begann.

Wie gefällt Ihnen diese neue Rubrik mit nacherzählten, historisch authentischen Begebenheiten? Bitte teilen Sie uns Ihre Meinung mit: redaktion@schiff-classic.de





ZWISCHENSCHRITT: Nach den Modellierarbeiten, aber vor dem Anstrich: eine Passprobe mit den Modellen. Ist der Wellengang natürlich?

Meeresoberflächen realistisch gestalten

Mehr Wasser

Schiffsmodelle sind empfindlich. Was liegt näher als der Einbau in eine Wasseroberfläche? Welche Optionen hat der Modellbauer für ein gutes Ergebnis?

Von Frank Spahr

Wasser ist ein enorm vielgestaltiges und wandlungsfähiges Element. Seit ich wieder Schiffsmodelle baue, habe ich mich an verschiedenen Techniken der Wassergestaltung versucht. Nach einigen Fehlschlägen erkannte ich, dass eine Wasserfläche einerseits glänzen und andererseits eine leicht unregelmäßige Oberfläche haben muss. Diese Kombination wirft das Licht vorbildähnlich zurück und wirkt für mich stimmig.

Durch Zufall fand ich heraus, dass normale Wandfarbe, mit einem Heizkörperpinsel stippend aufgetragen, genau die gewünschte Oberfläche ergibt. Mit etwas Übung ist es möglich, durch Variieren der benutzten Farbmenge sowie Intensität und Richtung des Stippens unterschiedliche Strukturen zu erzeugen, wie sie bei diversen Wind- und Wellenbildern entstehen.

Der einfachste Fall ist ein Wasserlinienmodell bei ruhiger See. Hier reicht es aus, die Wandfarbe direkt auf den Boden der benutzten Basis oder des Schaukastens aufzubringen. Ich spare hierbei den Umriss des Schiffsrumpfes aus, damit dieser später fest auf der Basis aufliegt. Dafür habe ich diesen mit Schrauben an dem Boden fixiert und den Umriss durch leichtes Übernebeln mit Farbe markiert. Ich führe diesen Arbeitsschritt ganz zu Beginn durch, solange der Rumpf noch möglichst unempfindlich ist.

Wie Sie im Folgenden die Illusion von Tiefe und ein realistisches Farbbild erzeugen können, zeigt die neueste Ausgabe von *ModellFan*, die seit dem 31. März am Kiosk für Sie bereitliegt. ⚓



Mehr über die Gestaltung von Wasser und den Bau von Modellen erfahren Sie in Ausgabe 4/2017 von ModellFan.

Fotos: Frank Spahr



HILFSMITTEL: Acrylgel schafft die Bug- und Heckwelle, Akzente sind mit weißer Künstlerölfarbe gesetzt

FEINARBEIT: Es fehlen die Wellenkämme. Diese werden mit Acrylgel modelliert. Hier bitte feineres Werkzeug einsetzen

ÜBERZEUGEND: Das fertige Modell wird in den vorbereiteten Ausschnitt eingepasst. Gischt entsteht aus Watte und Acrylgel



DIE DEUTSCHEN HILFSKREUZER

Freibeuter des Seekriegs

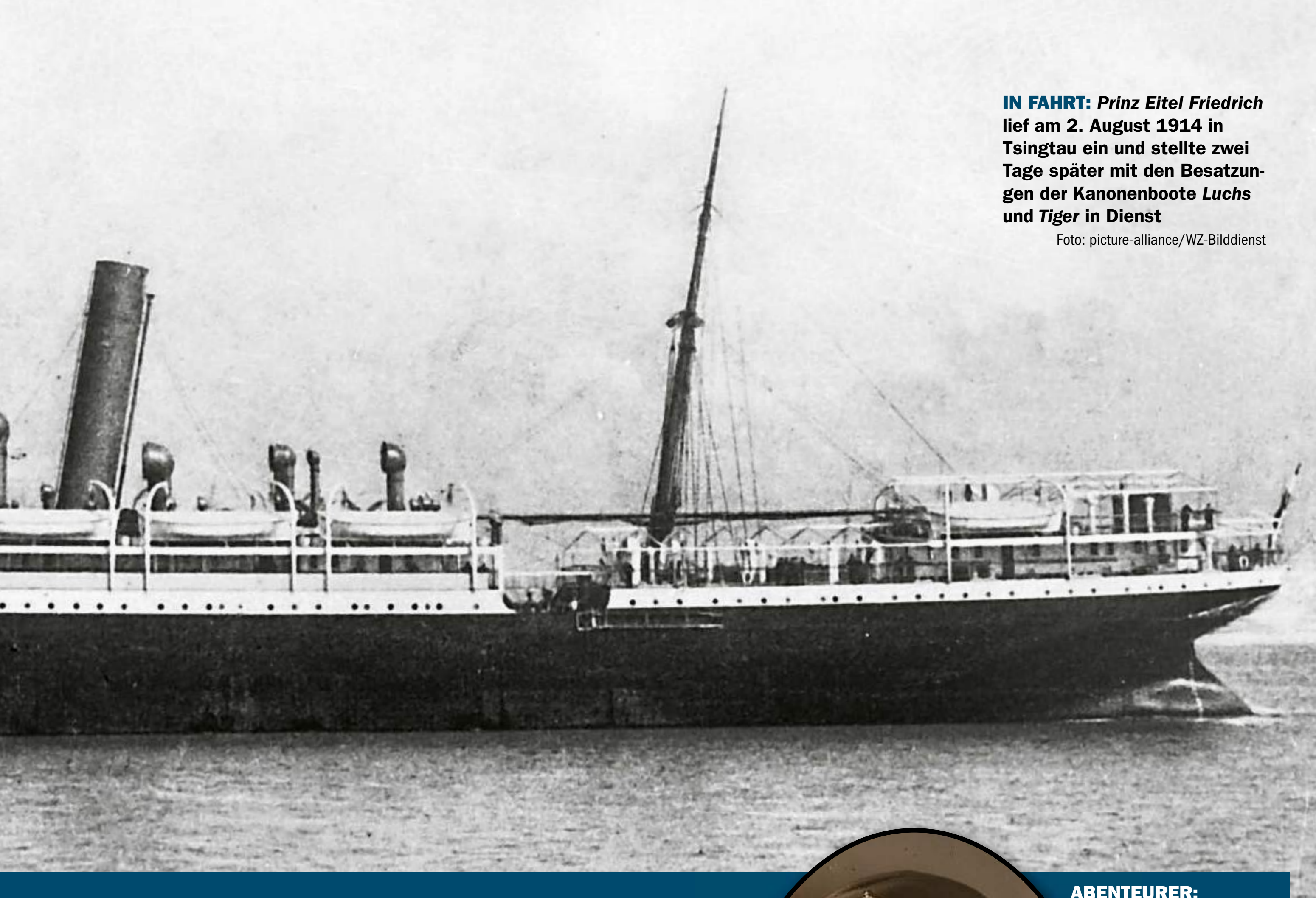
Schon 1913 hatte die Reichsregierung den führenden Reedereien ihre Wünsche hinsichtlich der Eigenschaften künftiger Schnelldampfer wie Seeausdauer, Sinksicherheit, Geschützunterbauten, Munitionsbunker etc. vorgebracht, denen die Schifffahrtsunternehmen auch anstandslos nachkamen.

So konnte bereits drei Tage nach Kriegsausbruch *Kaiser Wilhelm der Große* als erster, planmäßig in Dienst gestellter Hilfskreuzer am 4. August 1914 Bremerhaven verlassen. Drei Wochen später wurde der Hilfskreuzer nach Versenken dreier britischer Frachter beim Bekohlen im spanischen Rio de Oro von dem britischen Kreuzer *Highflyer* gestellt und so schwer beschädigt, dass die Besatzung ihr brennendes Schiff selbst versenkte.

Unverdächtige Frachter

Kohle war das Hauptproblem dieser großen Schnelldampfer: Ihre gefräßigen Kessel waren ständig auf Brennstoffergänzung angewiesen. Die Hilfskreuzer *Kronprinz Wilhelm* und *Prinz Eitel Friedrich* mussten beide mit fast leeren Bunkern den US-Hafen Newport News anlaufen, wo sie dann auch interniert wurden. Der Luxusliner *Cap Trafalgar* kam gar nicht erst zu Versenkungserfolgen (siehe unsere neue Serie auf Seite 30 bis 37). Den Übergang zum unverdächtigen Frachter als Hilfskreuzer anstelle der auffälligen Luxusliner leitete die *Meteor,* ex britisch *Vienna,* ein. Der 1.900-Tonner wurde bei Kriegsausbruch in Hamburg festgehalten und als *SMS Meteor* in Dienst gestellt. Mit der Zuladung von 347 Minen EMC dürfte es der erste Minenleger unter den Hilfskreuzern gewesen sein.

Auf den von *Meteor* vor dem russischen Eismeerhafen Archangelsk gelegten Minensperren gingen mehrere Schiffe verloren, eine zweite Unternehmung Anfang August



IN FAHRT: ***Prinz Eitel Friedrich*** **lief am 2. August 1914 in Tsingtau ein und stellte zwei Tage später mit den Besatzungen der Kanonenboote *Luchs* und *Tiger* in Dienst**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Hilfskreuzer waren getarnte und für ihren Einsatzzweck ausreichend bewaffnete ehemalige Handelsschiffe. Auf der Suche nach arglosen Opfern durchstreiften sie die Meere, um dem Seehandel des Gegners Schaden zuzufügen. Aber lohnte der Aufwand wirklich? Von Peter H. Block

ABENTEURER: Felix Graf von Luckner machte sich nach dem Ersten Weltkrieg durch seine Erzählungen als Kommandant vor allem in den USA einen Namen
Foto: Interfoto/Granger

1914 richtete sich gegen den britischen Firth of Moray. Auf dem Rückmarsch versenkte *Meteor* durch überraschendes Geschützfeuer und Torpedoschuss den britischen Hilfskreuzer *The Ramsey*, bevor vier britische Kreuzer das Schiff bei Horns Riff am 9. August stellten. Angesichts dieser ausweglosen Lage versenkte Korvettenkapitän Wolfram von Knorr sein Schiff selbst.

Möwe und *Wolf*

Als außergewöhnlich erfolgreich zeigten sich die Fahrten des Hilfskreuzers *Möwe*, ein Schiff von 4.788 Bruttoregistertonnen (BRT). Mit fünf Kanonen, zwei Torpedorohren und der Minenladung ging es am 30. Dezember 1915 in See und legte zunächst vor dem Pentland Firth und der Gironde-Mündung Minensperren, denen mehrere Dampfer sowie das britische Linienschiff *King Edward VII* zum Opfer fielen. Nach erfolgreichem Handelskrieg im Nord- und Mittelatlantik (15 Schiffe mit 57.520 BRT) kehrte *Möwe* am 4. März 1916 nach Wilhelmshaven zurück.

Der Kommandant, Korvettenkapitän Graf zu Dohna-Schlodien, wurde mit dem Pour le Mérite ausgezeichnet, die gesamte Crew erhielt das Eiserne Kreuz. Das zweite Unternehmen ab dem 22. November 1916 brachte dem Gegner gar einen Verlust von 25 Schiffen mit 123.265 BRT, bevor *Möwe* am 22. März 1917 wieder heimkehrte.

Mit *SMS Wolf* machte ein weiterer deutscher Handelsstörer ab November 1916 die Meere unsicher. Die ehemalige *Wachtfels* der DDG Hansa schickte man sogar mit einem

VEREINT: Deutsche Hilfskreuzer brachten den Entente-Mächten im Ersten Weltkrieg einen Gesamtverlust von 103 Schiffen mit 357.894 BRT bei Foto: picture-alliance/SZ-Photo

LEGENDÄR: Der *Seeadler* von „Seeteufel" Felix Graf von Luckner (Ex-Vollschiff *Pass of Balmaha*) versenkte in erster Linie Segler Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Bordflugzeug auf Kaperfahrt. Die vor Kapstadt, der Agulhas Bank, vor Colombo, auf dem Seeweg nach Australien und in der Singapur-Straße gelegten Minen brachten dem Gegner einen Verlust von 13 Schiffen. Weitere vier Schiffe gingen verloren, nachdem *Wolf* seine eigentliche Hilfskreuzertätigkeit aufgenommen hatte.

Während dieser Operationen bot der Gegner 55 Kriegsschiffe zur Suche nach dem deutschen Handelsstörer auf – Schiffe, die an anderer Stelle dringend gebraucht wurden. Nach der längsten Feindfahrt des Krieges mit 444 Seetagen lief Korvettenkapitän Nerger mit *Wolf* am 24. Februar 1918 unversehrt in Kiel ein.

Das ist der Seeadler!

Effizient war auch der Einsatz des Vollschiffes *Seeadler* als Hilfskreuzer. Der von einem deutschen U-Boot aufgebrachte amerikanische Fullrigger *Pass of Balmaha* erhielt zwei 10,5-Zentimeter-Schnellfeuerkanonen und einen 1.000-PS-Dieselmotor, der auch bei Flaute noch für neun Knoten Fahrt sorgen konnte. Am 21. Dezember 1916 lief der Rahsegler unter Kapitänleutnant Graf Luckner in den Südatlantik und den Pazifik aus – ein 25.000 Meilen-Törn, auf dem Graf Luckner

ERSTER FRACHTER IM AUFTRAG DES MILITÄRS

Die Meteor leitete den Übergang vom auffälligen Luxusliner zum unverdächtigen Frachter als Hilfskreuzer ein

16 Schiffe mit 30.099 BRT aufbrachte. Sie alle hatten sich von dem harmlos aussehenden Dreimaster täuschen und ihn nahe herankommen lassen – zu nah, um den plötzlich auf sie gerichteten Geschützen noch zu entkommen. Am Ende seiner Reise trieb *Seeadler* bei den Gesellschaftsinseln auf ein Riff und blieb mit gebrochenem Kiel liegen. Er war der letzte der deutschen Hilfskreuzer, nach ihm lief keiner mehr aus.





STUMMER ZEITZEUGE: 10,5-Zentimeter-Geschütz des Hilfskreuzers *Seeadler* im Bougainville-Park auf Tahiti Foto: picture-alliance/akg-images

GLÜCKLOS: ***Kaiser Wilhelm der Große*** **wurde unter Bruch der spanischen Neutralität von dem britischen Kreuzer** ***Highflyer*** **beschossen und so schwer beschädigt, dass die Mannschaft ihr Schiff versenkte**

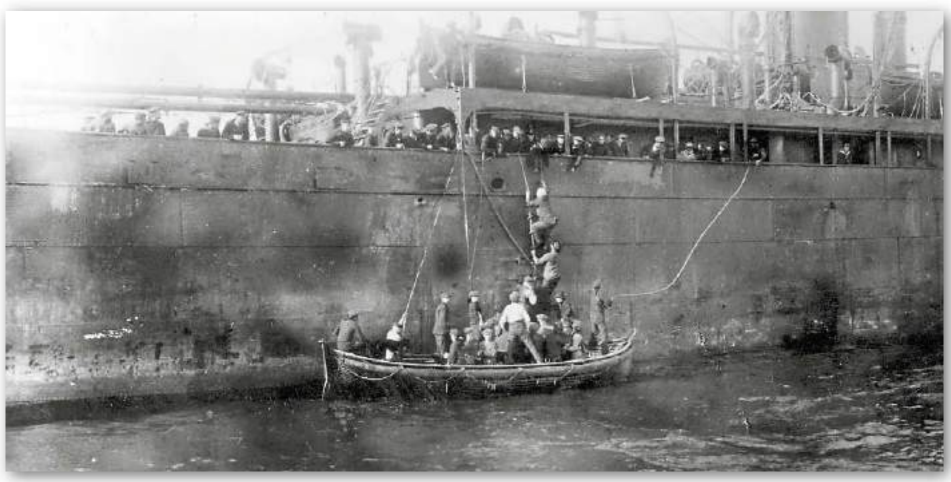
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Mit Wiederherstellen der Wehrhoheit im März 1935 besann sich die Marineleitung erneut auf die Hilfskreuzer. Man hielt sie für zwingend nötig, um die nur in geringer Zahl vorhandenen Leichten Kreuzer zu entlasten beziehungsweise für den ozeanischen Zufuhrkrieg zu ersetzen. Zwar war bei Ausbruch des Krieges 1939 kein Hilfskreuzer fertig, doch beauftragte man die Werften unverzüglich mit dem Umbau geeigneter Schiffe – eben Motorschiffe mit wenigstens 40.000 Meilen Seeausdauer bei zwölf Knoten Marschgeschwindigkeit.

Handelsstörer

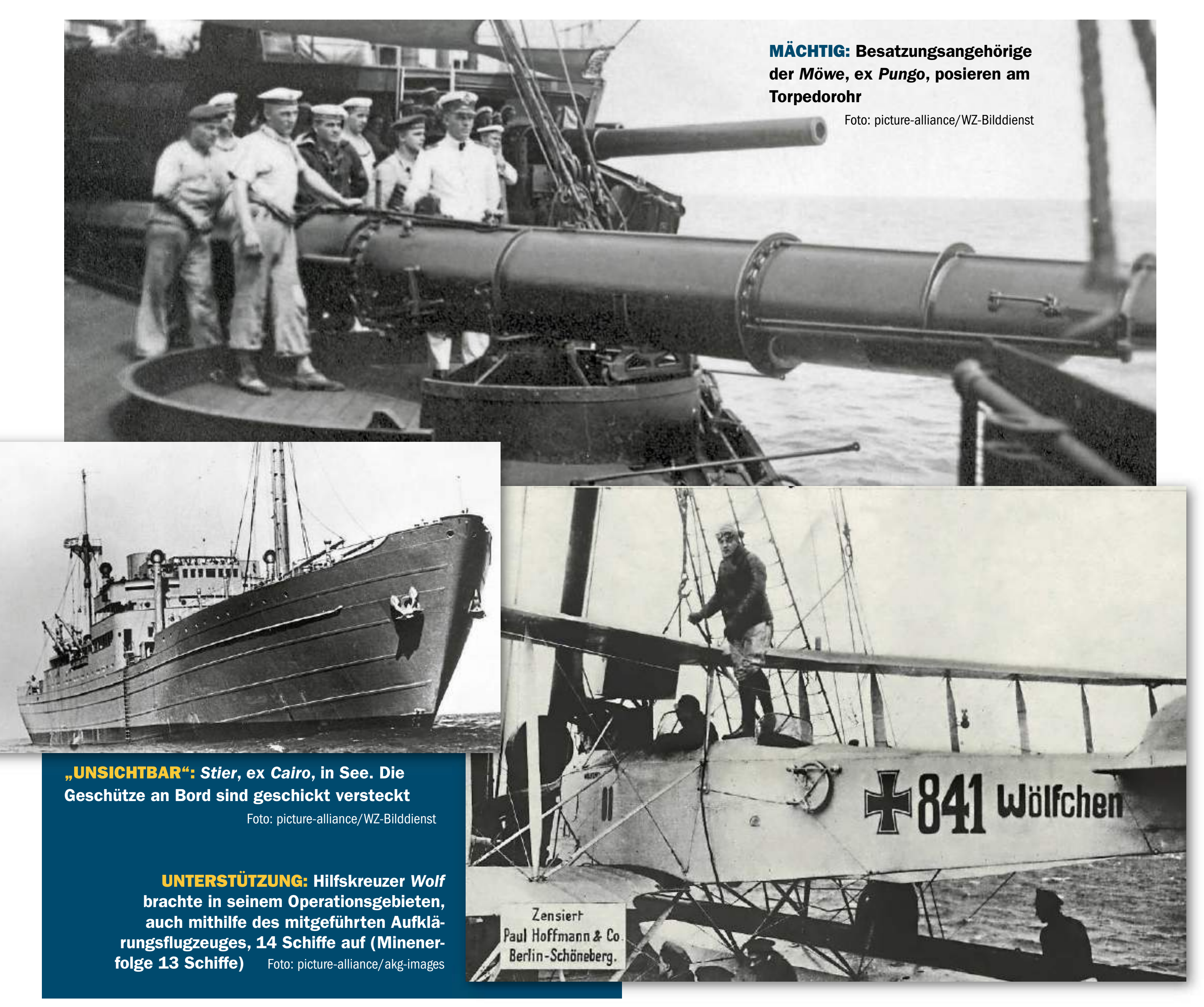
Eine wichtige Rolle spielten die Tarnmöglichkeiten bei der Aufstellung der Geschütze, da die Hilfskreuzer auch aus der Luft nicht als solche zu erkennen sein durften. So verschwanden die sechs Tonnen schweren 15-Zentimeter-Geschütze hinter klappbaren Bordwänden, unter vorgetäuschten Deckshäusern und großen Kabeltrommeln.

Außerdem bekamen die Schiffe die amtliche Bezeichnung HSK (Handelsstörkreuzer) in Verbindung mit einer Zahl und eine Nummer als Verwaltungsbezeichnung. Wegen des strengen Winters 1939/40 verließ mit *Atlantis*, ex *Goldenfels*, (HSK 2, Schiff 16) der erste Hilfskreuzer unter Kapitän zur See Rogge erst am 11. März 1940 seinen Hafen. Das Schiff brach über die Dänemarkstraße unbemerkt in den Atlantik durch und begann Ende April im Indischen Ozean mit seiner Tätigkeit als Handelsstörer. In 622 Seetagen und 102.000 Seemeilen fielen ihm insgesamt 22 Schiffe mit 145.968 BRT zum Opfer, bevor *Atlantis* bei der Versorgung von U 126 am 22. November 1941 von dem britischen Schweren Kreuzer *Devonshire* überrascht und versenkt wurde. Der graue Zweischorn-



GERETTET: **An der Bordwand des deutschen Hilfskreuzers** ***SMS Möwe*** **hat das Rettungsboot eines versenkten britischen Handelsschiffes festgemacht, dessen Matrosen gerade an Bord steigen**

Foto: Ullsteinbild/SZ-Photo



MÄCHTIG: Besatzungsangehörige der *Möwe*, ex *Pungo*, posieren am Torpedorohr Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

„UNSICHTBAR“: *Stier*, ex *Cairo*, in See. Die Geschütze an Bord sind geschickt versteckt Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

UNTERSTÜTZUNG: Hilfskreuzer *Wolf* brachte in seinem Operationsgebieten, auch mithilfe des mitgeführten Aufklärungsflugzeuges, 14 Schiffe auf (Minenerfolge 13 Schiffe) Foto: picture-alliance/akg-images

steindampfer *Orion* mit einem 7,5-Zentimeter-Geschütz auf der Back, der am 31. März 1940 elbeabwärts dampfte, machte bestenfalls den Eindruck eines Sperrbrechers.

War er aber nicht, alles an diesem Schiff war Tarnung, auch der zweite Schornstein. Nur das Geschütz nicht, und davon hatte er noch mehrere: Hilfskreuzer *Orion*, ex *Kurmark* der HAPAG (HSK 1, Schiff 36), ging unter dem Kommando von Fregattenkapitän Kurt Weyher auf Kaperfahrt. Er brach ebenfalls über die Dänemarkstraße in den Atlantik durch, wobei Weyer weisungsgemäß sein erstes Schiff versenkte, um die Anwesenheit eines deutschen Panzerschiffes vorzutäuschen. Zwei Monate später erreichte der Handelsstörer Neuseeland und legte in der Nacht des 13. Januar vor Auckland Minen, die alsdann dem britischen Passagierdampfer *Niagara* zum Verhängnis wurden. Der 13.000-Tonner sank mit einer Ladung Gold im Wert von 2,5 Millionen Pfund Sterling, worauf man alle australischen und neuseeländischen Häfen für zwei Wochen sperrte.

Erfolgreiche Einsätze

Weitere vier Schiffe mit 24.669 BRT fielen im Pazifik der *Orion* zum Opfer, in gemeinsamer Aktion mit dem Hilfskreuzer *Komet* kamen noch sieben Schiffe mit 43.162 BRT hinzu. Dringend notwendige Instandsetzungsarbeiten an Kesseln und Turbinen, die noch von dem Passagierdampfer *New York* stammten, ließ Weyer in fünfwöchiger Arbeit in der Einsamkeit der Südsee-Atolle durchführen. Nach den darauffolgenden, erfolglosen sechs Monaten Kreuzfahrt entschloss sich Weyer, auch angesichts der fatalen Brennstofflage, schlussendlich zum Abbruch des Unternehmens.

Am 29. Juli versenkte *Orion* noch den britischen Frachter *Chaucer* mit einem Munitionsaufwand von 400 Schuss und zehn Torpedos, wobei die Torpedos entweder nicht trafen oder nicht explodierten. Als *Orion* am 23. August 1941 in die Gironde einlief, hatte sie mit ihren altersschwachen Maschinen 511 Tage Kaperfahrt und 127.337 gefahrene Seemeilen hinter sich.

Als HSK 3, Schiff 21, ging Hilfskreuzer *Widder*, ex *Neumark* der HAPAG, unter Korvettenkapitän Hellmuth von Ruckteschell am 5. Mai 1940 in See. Mit seinen technischen Daten unterschied er sich kaum von *Orion*,

„FALLEN TARNUNG – FEUER FREI!“ HSK *Atlantis*, getarnt als Niederländer *Brastagi*, im Gefecht

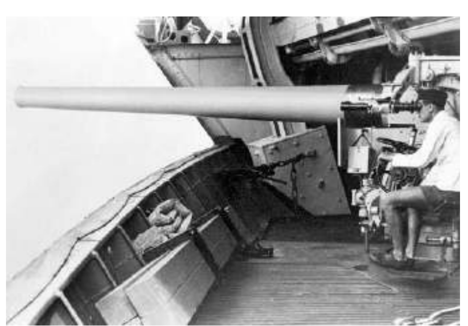
Artists Impression: Peter H. Block

nur dass er mit 14 Knoten etwas schneller war. Es wurde mit 180 Tagen eine kurze Kaperfahrt, in deren Verlauf von Ruckteschell hart und rücksichtslos zuschlug, überwiegend nach dem gleichen Muster: Er beschattete die gesichteten Schiffe, um sie dann nachts warnungslos anzugreifen.

Zum einen wollte er jede Gegenwehr schon von vornherein unterbinden (viele britische Frachter waren bewaffnet), zum anderen fürchtete er als U-Boot-Offizier im Ersten Weltkrieg U-Boot-Fallen (Q-Schiffe). Fortwährende Maschinenstörungen ließen eine längere Reise nicht zu, und so holte *Widder* nach zehn aufgebrachten Schiffen mit 58.644 BRT am 31. Oktober 1940 in Brest die Flagge nieder.

HSK 4 wie im Rausch

Als vierter Hilfskreuzer lief am 6. Juni 1940 *Thor* unter Kapitän zur See Otto Kähler aus, amtlich HSK 4, Schiff 10. Der 1938 als *Santa Cruz* gebaute Fruchttransporter war mit 3.862 BRT etwas kleiner als seine Mitstreiter, dafür aber mit 18 Knoten schneller. Seine alten 15-Zentimeter-Geschütze, die früher auf dem Linienschiff *Schlesien* standen, erwiesen sich im Kampf gegen drei britische Hilfs-



ZIELGENAU: Eines der 15-Zentimeter-Seezielgeschütze von HSK 9 *Michel* mit dem Richtschützen auf seinem Sitz. Die Tarnung ist nach oben weggeklappt

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

kreuzer als sehr effizient: Am 28. Juni 1940 blieb die stärker armierte *Alcantara* im präzisen Feuer des Deutschen liegen und schleppte sich mit schwerer Schlagseite nach Rio. Am 5. Dezember traf es die *Carnavon Castle*, die trotz überlegener Artillerie 26 Treffer einstecken musste und nach Ausfall des Bordstroms das Gefecht abbrach.

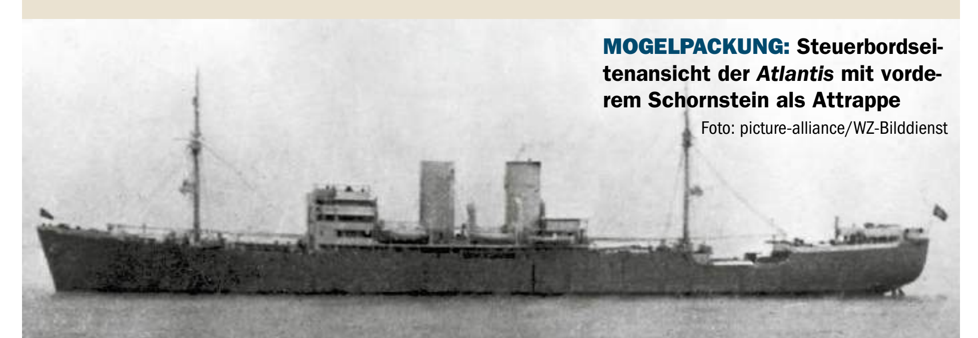
HMS Voltaire war das dritte Opfer dieser Treffsicherheit. Bereits die ersten Salven lagen deckend, nach einstündigem Gefecht war das Schiff niedergekämpft und begann zu sinken. Gerade noch rechtzeitig, denn auf der *Thor* fielen danach die alten Kanonen nacheinander aus. Als *Thor* am 30. April 1940 wieder in Hamburg festmachte, konnte er als seinen Erfolg zwölf Schiffe mit 96.547 BRT verbuchen.

Ein Gefecht mit einem überlegenen Gegner lieferte sich auch *Kormoran*, ex *Steiermark*

SCHIFF 16 Das letzte Gefecht der *Atlantis*

Am 22. November 1941 kam während der Versorgung von U 126 der britische Kreuzer *Devonshire* in Sicht. Der Kreuzer schoss Vollsalven und lief erst ab, als sich auf *Atlantis* schwere Brände ausweiteten.

Um sich nicht zu verraten, hatte Kommandant Bernhard Rogge das Feuer nicht erwidern lassen; der Brite sollte nicht wissen, wen er versenkt hatte, sodass seine Suche nach dem deutschen „Raider“ weiterlaufen musste. Die Schiffbrüchigen wurden zwei Tage später von dem Versorger *Python* aufgenommen, mussten aber am 30. November erneut in die Boote, als die Besatzung ihr Schiff nach dem Stoppsignal des britischen Kreuzers *Dorsetshire* selbst versenkte. Auf herbeibeorderten U-Booten erreichten die Überlebenden beider Schiffe wieder die Heimat.



MOGELPACKUNG: Steuerbordseitenansicht der *Atlantis* mit vorderem Schornstein als Attrappe

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

UNSICHTBAR: Mit einem Deckshaus getarntes 15-Zentimeter-Geschütz auf dem Hilfskreuzer *Orion*, ab 1942 Werkstattschiff, 1944 Artillerie-Schulschiff *Hektor* Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

GUT VERBORGEN: HSK 3 (Schiff 21) *Widder* ex *Neumark* in See mit der Besatzung an getarnten Seezielgeschützen. Foto vom Sommer 1940 Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

„HARMLOS“: *Widder* mit Geschützturm unter dem Decksaufbau Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

der HAPAG jetzt HSK 8, Schiff 41. Unter Korvettenkapitän Theodor Detmers verließ der HSK Gotenhafen am 3. Dezember 1940 und hatte bereits elf Schiffe mit 68.274 BRT aufgebracht, als er am 19. November in westaustralischen Gewässern auf den Leichten Kreuzer *Sydney* traf. Den von achtern heranstaffelnde Australier konnte Detmers eine Zeit lang hinhalten, bis dieser die Geduld verlor und das *secret call* forderte, das geheime Erkennungssignal. Aber *Kormoran* griff bereits an.

Schiff verloren

Der überraschte Kreuzer konnte noch eine Vollsalve lösen, die aber über den deutschen Hilfskreuzer hinwegheulte. Dann zerstörte der Torpedotreffer das Vorschiff und die vorderen Türme, die Bedienungen der übrigen Waffenstände wurden von den Fla-Geschützen niedergehalten. Brennend und anscheinend steuerlos schor die *Sydney* hinter dem Heck der *Kormoran* vorbei und verschwand als heller Feuerschein in der heraufziehenden Dunkelheit. Aber einer seiner wenigen Treffer hatte den Maschinenraum des Hilfskreuzers in Brand gesetzt und die Feuerlöscheinrichtungen zerstört. Das Schiff war nicht mehr zu halten, die Besatzung ging in die Boote. Als in der Nacht das Feuer das Minendeck erreichte, explodierte *Kormoran* in einem mehrere Hundert Meter hohen Feuerball.

Ähnlich erging es auch dem Hilfskreuzer *Pinguin* (HSK 5, Schiff 23). Nach 328 Tagen Kaperfahrt, bei der die ehemalige *Kandelfels* unter dem Kommando von Kapitän zur See Felix Krüder 28 Schiffe mit 136.642 BRT aufbrachte, vernichtete der britische Schwere Kreuzer *Cornwall* am 8. Mai 1941 nördlich der Seychellen nach kurzem Gefecht den deutschen Hilfskreuzer. Eine der Granaten hatte das Minendeck mit 130 Minen getroffen, 39 Tonnen TNT explodierten und rissen das Schiff in Stücke.

In Gefechten

Der letzte Hilfskreuzer schließlich, der in ein Gefecht verwickelt wurde, war *Stier* (HSK 6, Schiff 23). Nach nur drei Versenkungen mit 22.228 BRT traf die ehemalige *Cairo* der Atlas-Levante-Linie am 27. September 1942 im Südatlantik auf den amerikanischen Frachter *Stephen Hopkins*.

Dieser ließ sich von den Geschützen des Hilfskreuzers nicht beeindrucken und feuerte zurück. In dem folgenden Gefecht erhielt *Stier* 15 schwere Treffer, wobei die Treffer im Maschinenraum mit nicht zu löschenden Bränden das Ende bedeuteten. Nachdem der über die ganze Länge brennende Amerikaner gesunken war, gab auch Fregattenkapitän Horst Gerlach den Befehl zum Verlassen des Hilfskreuzers. Man beorderte den Ver-



DAS ENDE: Artillerieschulschiff *Hektor*, ex *Orion*, nach dem Bombenangriff am 4. Mai 1945 nördlich Swinemünde Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

EHEMALIGES FRUCHTSCHIFF: **Am 30. November 1942 ging der Hilfskreuzer *Thor* durch Explosion auf dem Trossschiff *Uckermark* verloren. Die Ursache ist bis heute nicht bekannt** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



ERFAHRENER KOMMANDANT: **Kapitän zur See Kurt Weyher am Kartentisch. Er führte erfolgreich den Hilfskreuzer *Orion*, der nach 511 Tagen und 127.337 Seemeilen in Bordeaux einlief** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

sorger *Tannenfels* in die Nähe und sprengte daraufhin die *Stier*.

Hilfskreuzer *Michel*, ex polnisch *Bielsko*, ging am 13. März 1942 unter dem ehemaligen *Widder*-Kommandanten Hellmuth von Ruckteschell als HSK 9, Schiff 28, auf Feindfahrt. Von Ruckteschell blieb seinen Prinzipien treu. Nachdem man 15 Frachter mit 99.386 BRT versenkt hatte, ging *Michel* Anfang Mai 1943 zur Überholung in die japanische Mitsubishi-Werft, von Ruckteschell übergab das Kommando an Kapitän zur See Günther Gumprich. Der übernahm mit dem Schiff auch die Angriffsweise seines Vorgängers, ließ ohne Warnung zuschlagen.

Letzte Zuckungen

Bei dem nächtlichen Angriff auf den bewaffneten Tanker *India* am 11. September 1943 gab es keine Überlebenden. Aber ebenso warnungslos traf es auch den Hilfskreuzer: Nach dem ersten Torpedo des amerikanischen U-Bootes *Tarpon* in der Nacht des 17. Oktober 1943 blieb *Michel* liegen, feuerte aber mit allen Waffen um sich, sodass der amerikanische U-Boot-Kommandant drei Torpedos hinterherschoss – das Ende!

Als HSK 7, Schiff 45, führte *Komet* unter Kapitän zur See Eyssen als einziger Hilfskreuzer eine Kampfhandlung gegen ein Landziel durch. Am 27. Dezember 1940 beschoss *Komet* die Phosphat-Insel Nauru in der Südsee. Das Schiff zerstörte die Förder- und Verladeeinrichtungen sowie die Öltanks und fügte somit der gegnerischen Wirtschaft dauerhaft Schaden zu. Weiterer Schaden entstand, indem man sechs Schiffe aufbrachte und gemeinsam mit *Orion* kamen noch zwei Schiffe hinzu, ehe *Komet* in der Nacht des 14. Oktober 1942 im Kanal von Torpedos des englischen Schnellboots MTB 236 versenkt wurde.

Auch *Thor* lief zu einer zweiten Feindfahrt aus, diesmal unter Kapitän zur See Gumprich. Am 17. Januar 1942 verließ Schiff 10 Le Verdon mit Kurs auf die Azoren und versenkte am 23. März den Griechen *Pagasitikos*. Es folgten bis 20. Juli neun Schiffe mit 52.095 BRT, die man zum Teil als Prisen nach Frankreich entließ. Nach drei erfolglosen Monaten traf *Thor* am 10. Oktober zur Überholung in Yokohama ein, wo sie längsseit des Versorgers *Uckermarck* festmachte. Offenbar führten schlecht entlüftete Öltanks bei Reinigungsarbeiten zu einer gewaltigen Explosion auf dem Versorger, dem sich ausbreitenden Flammeninferno fielen mehrere Schiffe zum Opfer, unter anderem auch *Thor*.

AUSZEICHNUNG: **Das Kriegsabzeichen für Hilfskreuzer konnte an Besatzungsmitglieder verliehen werden, die an mindestens einer Fernfahrt teilgenommen hatten** Foto: Ullsteinbild/V. A. Behr

Damit endete die Geschichte der deutschen Hilfskreuzer. Vom Gegner gefürchtet, hatten sie einen Seekrieg geführt, wie es ihn so nicht mehr geben wird.

Die wahre Geschichte des Robinson Crusoe

Gefangen in der Südsee

Vier Jahre und vier Monate überlebte Alexander Selkirk allein auf einer einsamen Insel, dann wurde er gerettet. Was unbekannt ist: Das Schicksal des Ur-Robinson ist untrennbar verknüpft mit der Jagd auf die legendären Schatzgaleonen Spaniens Von Alain Felkel

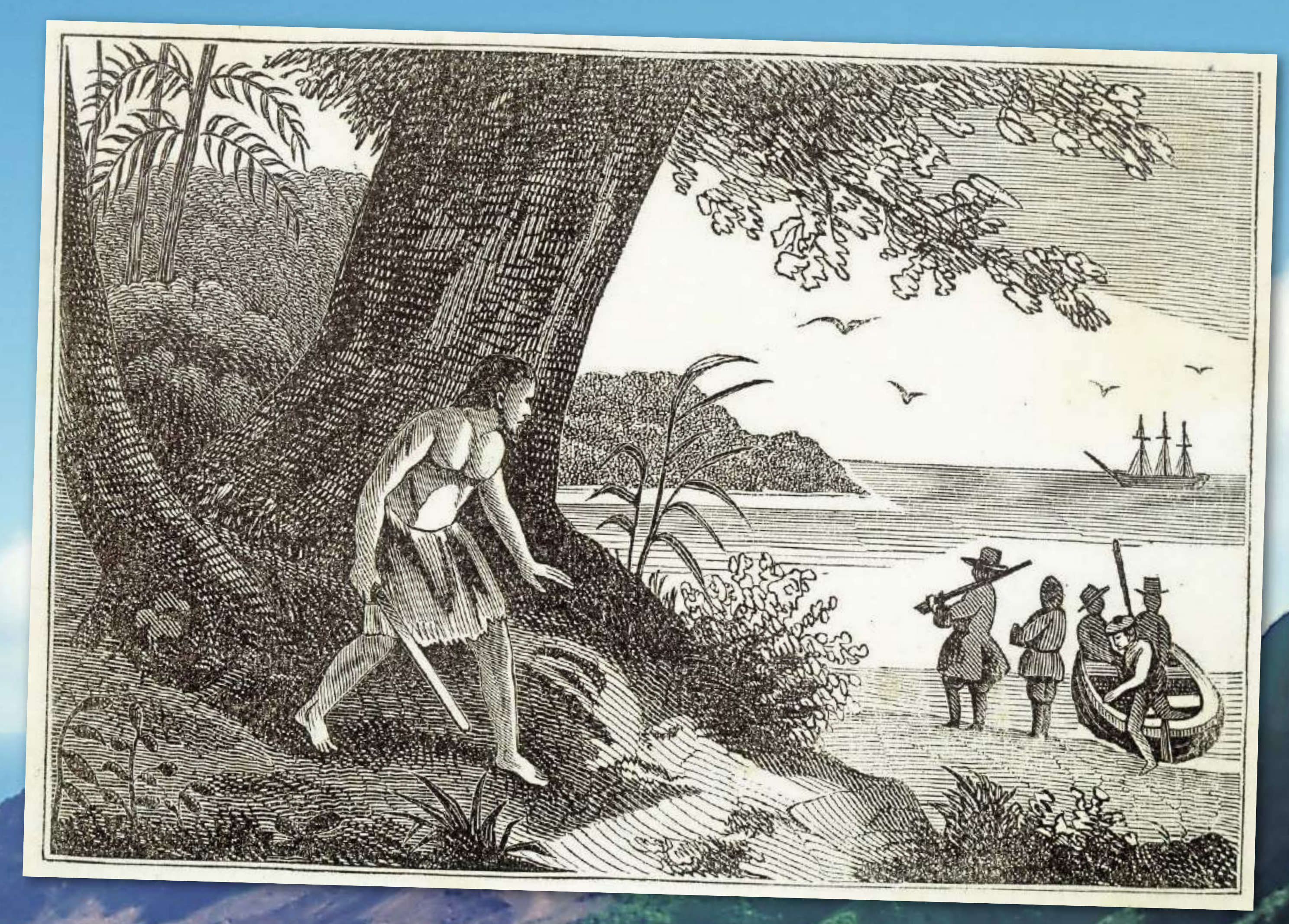
Es war eine Szene wie aus Robert Louis Stevensons Erzählung *Die Schatzinsel*. In einem feudalen Haus am Saint James Square in London saßen zwei Männer zusammen, die einen geradezu spektakulären Beutezug planten.

Der eine hieß Thomas Estout, ein 22-jähriger Gentleman, der andere war der mit allen Wassern gewaschene Ex-Bukanier und Weltumsegler William Dampier. Mit Engelszungen beschwor er den zögernden Estout, zwei Schiffe auszurüsten, um Jagd auf spanische Schatzgaleonen zu machen. Sein Plan war simpel: Er beabsichtigte, nach Buenos Aires zu segeln und die schwach gesicherte spanische Goldflotte zu kapern. Sollte dies misslingen, wollte er Kap Hoorn umrunden und die mit märchenhaften Reichtümern angefüllte Manila-Galeone auf dem Weg von den Philippinen nach Acapulco abfangen.

Estout ließ sich von Dampier überzeugen und beschloss, in das Unternehmen zu investieren. Der Zeitpunkt konnte nicht besser sein. Seit 1701 tobte in Europa wie in Übersee der Spanische Erbfolgekrieg, in dem England zusammen mit den Niederlanden und dem Deutschen Reich gegen Spanien und Frankreich kämpfte, um so einen französisch-spanischen Machtblock in Europa zu verhindern.



TRÜGERISCHE IDYLLE: Auf der Isla Robinson Crusoe (seit 1966) kämpfte ein schottischer Seefahrer jahrelang ums überleben – und wurde so zum Vorbild für den Weltbestseller Interfoto/Danita Delimont/Tony Berg



UNGEWISSE ZUKUNFT: Selkirk zog das Leben auf einer einsamen Insel der Reise mit der vom Schiffsbohrwurm Teredo Navalis zerfressenen *Cinque Ports* vor. Anders als auf dieser Darstellung war die Landschaft jedoch unbewohnt

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library



EINGERICHTET: Mit zwei Hütten – einer zum Wohnen, einer als Küche und Vorratsraum – machte Alexander Selkirk das Beste aus seiner misslichen Lage

Foto: Interfoto/Granger NYC

Doch England verfolgte noch ein weiteres Ziel. Dem Inselreich ging es darum, den spanischen Handel auf allen sieben Weltmeeren zu schädigen. Dazu war der Hohen Admiralität jedes Mittel recht – auch die Hilfe von Freibeutern. Nach monatelanger Vorbereitung brach Dampier im September 1703 mit der *St. George* und der *Cinque Ports* sowie den notwendigen Kaperbriefen von Kinsale in Irland auf. Die *Cinque Ports* verdrängte 96 Tonnen, hatte 16 Geschütze und 90 Mann, die *St. George* 26 Kanonen und 120 Mann.

Jähzorniger Trinker?

Beide Schiffe schienen somit ausreichend gewappnet zu sein, die Mannschaft kampferprobt. Unter ihr befand sich auch Alexander Selkirk, der Segelmeister beziehungsweise Navigator der *Cinque Ports*.

Selkirk war der siebte Sohn eines Schuhmachers aus Largo in der Nähe Edinburghs. Er fuhr seit 1695 zur See und besaß hervorragende Navigationskenntnisse. Dampier lobte ihn als „den besten Mann auf der *Cinque Ports*“, deren Kapitän Charles Pickering bezeichnete ihn sogar als „eine der Säulen der Expedition“. Doch der Musterknabe hatte auch eine dunkle Seite. Er trank zu viel und galt als jähzornig.

Zur Marine war Selkirk gegangen, weil er seinen Bruder Andrew wegen eines misslungenen Scherzes fast totgeschlagen und seinen Vater schwer verletzt hatte, als dieser dazwischen ging. Zum Zeitpunkt der Expedition schien Selkirk jedoch geläutert. Er blieb vorerst unauffällig und übte diszipliniert seinen Dienst aus – im Gegensatz zu William Dampier, der sich bald als Trinker und grausamer Despot entpuppte.

FAST NICHTS

Alles, was Alexander Selkirk besaß, war ein Steinschlossgewehr, ein Pfund Schießpulver, Tabak, Kugeln, ein Handbeil und Messer sowie eine Bibel und Schriften über Steuermannskunst

Schon früh zeigte sich, dass Dampier unfähig war, das Unternehmen zu leiten. Ständig betrunken, immer im Streit mit seinen Offizieren, traf er eine Fehlentscheidung nach der anderen. Es zeigte sich auch, dass Dampier ein wesentlich schlechterer Nautiker als Selkirk war. Als beide Schiffe nach einem gewaltigen Sturm am Kap Hoorn den Sichtkontakt zueinander verloren, steuerte Selkirk die *Cinque Ports* zielsicher in die Südsee zur Insel Más a Tierra, die zu den Juan-Fernandez-Inseln gehörte. Dampier brachte im Gegensatz dazu das Kunststück fertig, die *St. George* noch einmal mitten in den Sturm zu lotsen, den sie gerade hinter sich gelassen hatte, und erreichte erst viel später als Selkirk das rettende Eiland.

Meuterei-Versuch

In Más a Tierra fand die Mannschaft Zeit, sich zu erholen und Vorräte aufzufrischen. Zu diesem Zeitpunkt lebten von den ursprünglich 90 Mann auf der *Cinque Ports* nur noch 42, die übrigen waren an Skorbut und tropischen Fiebern gestorben. Nach fünf Monaten auf See hatten die Freibeuter nicht ein einziges feindliches Schiff aufgebracht. Ginge es so weiter, drohte die Raubexpedition zum Desaster zu werden. Schon murrten die Männer. Einen ersten Meutereiversuch erstickte Dampier, indem er den Männern das Blaue vom Himmel versprach. Doch dies war alles nur Gerede.

Obwohl sich ihm mehrmals Gelegenheiten boten, eine gute Prise zu machen, verweigerte Dampier den Angriff. Gelang es seinen Schiffen jedoch, ein feindliches Schiff



UNGEAHNTE GEFAHREN: Selkirk stürzte mit einer von ihm gefangenen Ziege in eine Schlucht, in der er 24 Stunden bewusstlos lag
Foto: Interfoto/Mary Evans Picture Library

zu kapern, betrog er die Mannschaft um den Anteil des Prisengeldes, das er sich mit dem Zahlmeister und Thomas Stradling teilte, der nach dem Tod Charles Pickerings Kapitän der *Cinque Ports* geworden war. Als Dampier später sogar noch Stradling betrog, führte dies dazu, dass die *Cinque Ports* sich von der *St. George* trennte.

Hatte die Mannschaft der *Cinque Ports* die Hoffnung gehegt, dass sich von nun an alles zum Besseren wenden würde, sah sie sich schnell getäuscht. Wie Dampier gelang Stradling kein großer Fang. Als er endlich die erfolglose Kaperfahrt abbrach und mit der *Cinque Ports* nach Más a Tierra zurückkehrte, kam es zum Konflikt mit Selkirk. Stradling beabsichtigte, das Schiff kurz zu überholen und wieder auf Kaperfahrt zu gehen, Selkirk hielt das für glatten Selbstmord.

Der Streit eskaliert

Der berühmt-berüchtigte tropische Schiffsbohrwurm Teredo Navalis hatte den Schiffsboden der *Cinque Ports* zerfressen, ihre Eichenplanken glichen einer Bienenwabe. In einem solchen Zustand war das Schiff dem Untergang geweiht. Aber Stradling zeigte keine Einsicht. Als der Streit eskalierte, bat Selkirk darum, auf der unbewohnten Insel bleiben zu dürfen. Stradling ging darauf ein und gab auch nicht nach, als Selkirk seinen Entschluss unter Tränen widerrief.

Ausgestattet mit einem Steinschlossgewehr, einem Pfund Schießpulver, Tabak, Kugeln sowie einem Handbeil und einem Messer blieb Selkirk an Land zurück. Außerdem durfte er einen Kessel sowie eine Bibel und Schriften über Steuermannskunst behalten. Dann segelte Stradling mit der *Cinque Ports* ab. Es wurde ihre letzte Fahrt. Nur einige

ENTDECKT Robinson-Insel

Am 22. November 1574 entdeckte der Portugiese Juan Fernández im Auftrag Spaniens drei Inseln, denen er die Namen Más a tierra (Näher zum Land), Más fuera (Weiter draußen) und Santa Clara verlieh und die als Juan-Fernández-Inseln bekannt wurden. Más a tierra und Más fuera tragen seit 1966 die Namen Robinson Crusoe sowie Alejandro Selkirk. Nur Santa Clara behielt ihren ursprünglichen Namen. Die Robinson-Insel hat eine Größe von 96,4 Quadratkilometern und liegt 601 Kilometer vor der chilenischen Küste.



DAMALS ZWEIFELHAFTE IDYLLE: Hier verbrachte der Mann aus Largo bei Edinburgh vier Jahre und vier Monate
Foto: Interfoto/Mary Evans Picture Library

BEUTE WAR IHR ZIEL: Die *Duke* unter Captain Woodes Rogers nahm Alexander Selkirk auf – und ging auf Raubzug, der den ehemaligen Insulaner reich machte
Foto: Interfoto/Mary Evans Picture Library

Monate später sank das wurmzerfressene Schiff, wie von Selkirk prophezeit, im Sturm. Die wenigen Überlebenden gingen auf der 400 Kilometer vor Kolumbien gelegenen Insel Malpelo zugrunde oder starben wie Stradling in den Minen Südamerikas, nachdem spanische Guarda-Costas sie aufgebracht hatten.

Hätte Selkirk dies geahnt, wäre er anfangs gelassener gewesen. Todunglücklich suchte er Tag für Tag den Horizont nach Schiffen ab, dann ergab er sich seinem Schicksal. Zu seinem Glück fand sich auf der Insel ausreichend Trinkwasser und Nahrung. Selkirk verzehrte zunächst Schildkrötenfleisch, Fische und Langusten. Später ging er dazu über, Ziegen zu schießen, die es auf der Insel zu Hunderten gab. An einer versteckten Stelle hoch über der Bucht zimmerte er sich zwei Hütten. Die kleinere diente ihm als Küche und Vorratslager, die größere als Wohn- und Schlafraum.

Als ihm Pulver sowie Zunder und Feuerstein ausgingen, machte er Feuer mit Reibehölzern. Kleidung nähte er sich aus Ziegenfell. Um das Sprechen nicht zu verlernen, las er sich laut Bibeltexte vor. Doch nicht immer verlief sein Leben so friedlich. Zweimal geriet Selkirk in Todesgefahr. Das eine Mal, als Spanier auf der Insel landeten und mit Gewehren auf ihn schossen, das andere Mal, als er mit einer gefangenen Ziege in eine Schlucht stürzte. 24 Stunden blieb er bewusstlos unter seiner toten Beute liegen, dann schleppte er sich zu seinen Hütten zurück. Vier Jahre und vier Monate dauerte dieses Leben. Doch dann kam der Tag, der alles veränderte.

Die Erlösung

Am 1. Februar 1709 legten sich unter dem Kommando des Kaperfahrers Woodes Rogers zwei englische Schiffe vor Más a Tierra auf Reede: die *Duke* und die *Duchess* aus Bristol. Selkirk war außer sich vor Freude. Fieberhaft entfachte er ein Signalfeuer. Das Leuchtzeichen erregte die Aufmerksamkeit von Woodes Rogers, der am nächsten Tag ein Beiboot der Duke zu Wasser setzen ließ, das Kurs auf die Insel nahm.

Als die Engländer an Land gingen, hinkte ihnen „ein Mann mit einem weißen Tuchfetzen entgegen, der mit Ziegenfellen bekleidet war und wilder anmutete als deren ursprüngliche Besitzer“. Diese Wildheit wurde dadurch unterstrichen, dass Selkirk seine Muttersprache nur noch stammelnd beherrschte und gar nicht klar wurde, was für ein Landsmann er war. Es dauerte Tage, bis sich Selkirk seinen Landsleuten verständlich machen konnte und sie seine unglaubliche Geschichte erfuhren.

Doch die Männer, die Selkirk retteten, waren nicht gekommen, um auf der Insel zu bleiben. Ihr Ziel waren die Manila-Galeonen. Wieder packte Selkirk das Jagdfieber. Sollte er mitmachen? Selkirk zögerte, entschloss sich dann aber doch dafür, Más a Tierra zu verlassen und als zweiter Maat an Bord der *Duke* anzuheuern. Am 14. Februar 1709 stachen beide Schiffe wieder in See. Kurz darauf entschwand die Insel, auf der Selkirk 52 Monate verbracht hatte, für immer aus seinem Gesichtskreis.

Er sollte diesen Entschluss nicht bereuen. Denn Woodes Rogers gelang, was Dampier zuvor versagt geblieben war. Nach einigen Monaten kaperte er am 22. Dezember 1709 nach kurzem Kampf eine der Manila-Galeonen. Es war die mit Goldstaub, Münzen, Seiden- und Kattunballen beladene *Nuestra Señora de Encarnación y Desengaño*. Rogers schätzte den Wert ihrer Ladung auf 200.000 Pfund Sterling, seine Männer dagegen vermuteten, dass sie drei Millionen Pfund wert war.

Einige Tage später griff Rogers das zweite Schatzschiff der Spanier an, wurde aber zurückgeschlagen. Daraufhin ließ Rogers von seinem Vorhaben ab. Die Expedition hatte ihr Ziel erreicht. Als er am 3. Oktober 1712 mit seiner Flottille die Downs erreichte, steuerte niemand anders als Alexander Selkirk die *Desengaño*, die jetzt *Bachelor* hieß. Der Erfolg aus dem Erlös der Beute tröstete Selkirk über seine Leidensjahre auf der Insel hinweg. Er erhielt ein Prisengeld von 800 Pfund Sterling und kehrte als reicher Mann nach Largo zurück.

Dort begann er im Kreis der Familie ein bürgerliches Leben, was hervorragenden Stoff für die Gazetten seiner Zeit lieferte. Die Kunde von Selkirks ungewöhnlichem Insel-



THE LIFE, And Strange Surprizing ADVENTURES OF ROBINSON CRUSOE, Of YORK, MARINER: Who lived eight and twenty Years all alone in an un-inhabited Island on the Coast of *America*, near the Mouth of the Great River *Oroonoque*; having been cast on Shore by Shipwreck, wherein all the Men perished but himself. With an ACCOUNT how he was at last as strangely deliver'd by PYRATES.

Written by Himself.

The SIXTH EDITION Adorned with Cuts.

In Two VOL.

LONDON: Printed for *W. Taylor*, at the *Ship* and *Black-Swan*, in *Pater-Noster-Row*. MDCCXXII.

1722 SCHON SECHS AUFLAGEN: Innerhalb kürzester Zeit fand Defoes Werk reißenden Absatz
Foto: Interfoto/Bildarchiv Hansmann

GROSSER WURF: Der englische Dichter Daniel Defoe (1660–1731) erlangte mit seinem Roman *Robinson Crusoe* Weltruhm
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

MANILA-GALEONE Gold und Silber

Die Manila-Galeonen gehörten zur spanischen Schatzflotte. Sie versahen ihren Dienst von 1565 bis 1748 und befuhren den Pazifik zwischen Acapulco und Manila. Die Galeonen brachten Silber und Gold nach Manila und im Gegenzug Goldstaub, Seide und andere hochwertige Waren aus Ostindien nach Acapulco. Dort wurden die Güter umgeschlagen und auf Maultieren nach Vera Cruz gebracht, wo die Schiffe der Neu-Spanien-Flotte lagen. Diese beförderte ihrerseits die Waren nach Havanna und stieß dort zur Flotte der Tierra Firma, um mit dieser gemeinsam die Fracht nach Sevilla in Spanien zu transportieren.



AUFGEBRACHT: Galeonen wie die spanische *Nuestra Señora de Covadonga* befuhren den Pazifik zwischen Acapulco und Manila Foto: Interfoto/National Trust Photo Library

abenteuer verbreitete sich durch die Reiseberichte von Woodes Rogers und seines Kapitäns Edward Cooke rasch.

Doch so gern beide Männer Kapital aus der Sache schlagen wollten – keiner besaß genug literarisches Talent, um die Geschichte Selkirks auszubeuten. Nicht anders verhielt es sich mit dem Bericht, den Richard Steele 1713 verfasste und in der Zeitung *The Englishman* veröffentlichte. Obwohl Steele zum ersten Mal Selkirks Aufenthalt auf Más a Tierra als Insel-Eremitage verklärte, verkaufte sich die Geschichte Selkirks nur mäßig. Erst Daniel Defoe sollte es gelingen, Selkirks Abenteuer zum Bestseller zu machen. Daniel Defoe war ein routinierter Journalist und Herausgeber. Er kannte Alexander Selkirk persönlich und hatte ihn 1713 in der Red Lion Tavern zu Bristol interviewt, die Story aber nicht gebracht. Trotzdem hatte Defoe Selkirk nicht vergessen. Als ihn 1719 wieder Schulden plagten, ging er das Projekt erneut an.



IM ZIEGENFELL: Das Städtchen Lowe Largo, aus dem Selkirk stammte, ist stolz auf seinen berühmten Sohn

Foto: Interfoto/Mary Evans/Grenville Collins Postcard Collection

Im Gegensatz zu Steele, Cooke und Rogers entschloss sich der Schriftsteller, Selkirks Inselabenteuer in Romanform niederzuschreiben. Drei Monate brauchte Defoe, dann war das Werk vollendet und aus Alexander Selkirk der Schiffbrüchige Robinson Crusoe geworden.

Selkirks Ende

Der Romanheld harrte nicht vier Jahre und vier Monate, sondern 28 Jahre, zwei Monate und 19 Tage auf der Insel aus, bis er nach England zurückkehren konnte. Der Roman schlug ein wie eine Bombe und machte Defoe über Nacht berühmt und seinen Verleger William Taylor reich. Bis heute ist diese Erzählung nach der Bibel das am meisten verbreitete Buch.

Im Gegensatz zur Romanfigur fand die Geschichte Selkirks kein gutes Ende. Der Ur-Robinson vermisste sein geliebtes Eiland, verfiel in Depressionen und fand nicht mehr in die Zivilisation zurück. Vergeblich bemühte sich Selkirk, eine Familie zu gründen. Seine Rastlosigkeit und Streitlust ließen ihn keine Ruhe mehr finden. Als sein Leben in Scherben lag, zog es den einstigen Insel-Eremiten wieder aufs Meer. 1721 heuerte Selkirk an Bord der *Weymouth* an, die im Golf von Guinea zusammen mit der *Swallow* Jagd auf den berühmten Piraten Bartholomew Roberts machte.

Es wurde Selkirks letzte Fahrt. Knapp 45-jährig starb er gegen Ende des Jahres an Malaria. Den Ruhm, Bartholomew Roberts zu bezwingen, erntete Chaloner Ogle mit der *Swallow*. Zu diesem Zeitpunkt aber war Selkirk durch den Erfolg von Defoes Robinson Crusoe bereits zur Legende geworden. ⚓

www.VDMedien24.de



Scharnhorst
Waldemar Trojca. Hochinteressantes Werk über die Scharnhorst. Im ersten Teil wird die Planung und Entstehung beschrieben. Zahlreiche maßstabsgetreue Rißzeichnungen zeigen detailgetreu den Aufbau des Schlachtschiffes auf. Auch technisches Gerät wird beschrieben. Im 2. Teil wird die Einsatzgeschichte behandelt, ergänzt durch zahlreiche Originalfotos und Operations- und Gefechtspläne. Auch ihre Kommandanten werden vorgestellt. Abgeschlossen wird das ganze durch farbige Detailzeichnungen. Über 130 Seiten, 102 s/w-Fotos, 23 maßstabsgetreue Rißzeichnungen, 4 Lageskizzen, 33 farbige Detailzeichnungen, **29,90 EURO**

BB Kongo Class & CV Unryu Class.
Illustrated record of the transition of the superstructures of BB Kongo class - Introduction to CV Unryu Class. H.Lengerer. Die vier Schlachtschiffe der „Kongo"-Klasse wurden in den 30er Jahren zu hochmodernen „Schnellen Schlachtschiffen" mit verbesserter Bewaffnung und z.T. sogar schon Radar (!) umgebaut. Sie zählten damit zu den kampfstärksten Großkampfschiffen der Kaiserlich Japanischen Kriegsmarine im II. Weltkrieg. *188 S., 127 Fotos, 232 Zeichn., 1 Falt-Plan 70 x 50 cm, engl. Text, A4 HC.* **39,90 EURO**

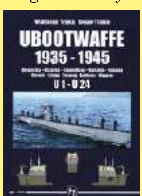


Japanese Warships at War
Vol. 2 - W. Trojca / H. Lengerer. In diesem Band werden die Hauptkriegsschiffe und Hilfstruppen der Kaiserlichen japanischen Marine, welche den pazifischen Krieg miterlebten, vorgestellt - beginnend mit Pearl Harbor 1941 und endend mit der Kapitulation Japans 1945. Nach dem Atombombenangriff war von der einst so stolzen japanischen Flotte nichts übrig. Außerdem liegt das Hauptaugenmerk der zweiten Ausgabe auf der BB Yamato und auf weiteren drei CA-Klassen - Furuiaka, Aoba und Myôkô. HC., 224 S., 1 s/w Zeichnung, 82 Farbfotos, 222 s/w Fotos, Großf., Bildunterschriften in deutsch/englisch. **49,80 EURO**

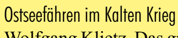


Imperial Japanese Warships Illustrated Kaiserlich Japanische Kriegsschiffe im Bild
Hans Lengerer
Die Kaiserlich Japanische Marine war während des Pazifikkrieges 1941 neben der U.S. Navy und der britischen Royal Navy eine der stärksten Seestreitkräfte der Welt. - Dieser Bildband stellt ihre Schlachtschiffe, Schlachtkreuzer, Flugzeugträger, schweren Kreuzer und Zerstörer ab ca. 1920 bis zum 2. Weltkrieg vor. HC, A4, 208 S., 223 s/w-Fotos, ca. 60 Rißzeichnungen, zahlreiche Tabellen, Text komplett in Deutsch/Englisch **39,95 EURO**

Neuheit aus der Reihe Geschichte im Detail:



Krise im Pazifik: Korallenmeer und Midway
J. Váquez García/L. Galeano Martínez. Im Korallenmeer – „Coral Sea" – entbrannte die erste Seeschlacht der Kriegsgeschichte zwischen Flugzeugträgern und die erste Luftschlacht zwischen Seefliegerverbänden, deren Stützpunkte Hunderte von Kilomentern voneinander entfernt lagen. Die Ära des Schlachtschiffes war zu Ende. *64 S., 91 S/W-Fotos, 47 Farbfotos, 13 Farbzeichnungen und Profiles, 7 Karten* **14,98 EURO**



NEU! Ubootwaffe 1935-1945
Chronicles - Victories - Camouflage - Markings - Insignia/Chronik - Erfolge - Tarnung - Embleme - Wappen. U1-U24. W. und G. Trojca. Ausführlich und detailliert werden die Uboote U1-U24 dargestellt mit Typ, Bezeichnung, techn. Daten, Feindfahrten, sowie der Verbleib der U-Boote und Wissenswertes über die Besatzung. Mit vielen faszinierenden, meist bisher unveröffentlichten Aufnahmen aus Privatarchiven und Museen, Farbprofilen von U-Booten, ihren Aufbauten, Markierungen und Malings. *136 S., 24 Texts., 165 Fotos, 141 Farbprofile und 32 Wappen, HC, A4,* ***Deutsch/Engl.*** **29,95 EURO**

Ostseefähren im Kalten Krieg
Wolfgang Klietz. Das größte Verkehrsprojekt der DDR: Für zwei Milliarden Mark errichteten in Mukran Tausende Arbeiter und Hunderte Bausoldaten einen vier km langen Fährhafen mit 120 km Gleisanlagen für 5 riesige Doppelstockfähren mit Breitspurgleisen, um den aufwändigen Transit durch Polen zu vermieden und unbemerkt gefährliche Militärgüter zu transportieren. HC, 192 S., 112 s/w-Abb., 4 Karten. **Statt 39,- € jetzt nur 12,95 €**

VDM Heinz Nickel
Kasernenstr. 6-10, 66482 Zweibrücken,
Tel.: 06332-72710, FAX: 06332-72730
E-Mail: heinz.nickel@vdmedien.de
www.VDMedien24.de



256/17

Patriot mit linker Tendenz

Legende der Marine

Vor 60 Jahren starb der kaiserliche Marineoffizier, Politiker und Schriftsteller Hellmuth von Mücke. Seine dramatische Lebensgeschichte ist bis heute Gegenstand von Vorträgen, Filmen und Büchern. Wir sprachen mit dem Sohn über den Vater Von Stephan-Thomas Klose

Durch den Spielfilm *Die Männer der Emden* ist der Name Hellmuth von Mücke wieder stärker ins öffentliche Bewusstsein gerückt. Zahlreiche Vorträge etwa in Mainz, Hamburg, Wilhelmshaven und Kiel erinnerten 2015/2016 an das bewegte Leben des kaiserlichen Marineoffiziers. Die abenteuerliche Heimkehr von Teilen der *Emden*-Besatzung aus dem Indischen Ozean nach Deutschland vom November 1914 bis zum Juni 1915 unter seinem Kommando machte ihn zu einem der bekanntesten deutschen Seeoffiziere des Ersten Weltkriegs. „Sein Leben könnte aus der Feder eines Marineschriftstellers wie Alexander Kent oder Cecil Scott Forrester stammen", schrieb sein Biograf Andreas Hofer. Tatsächlich war von Mücke Zeit seines Lebens ein mutiger und kämpferischer Mann, der vor allem in der deutschen Politik bis zu seinem Tod 1957 stets klar Stellung bezog. Unser Autor Stephan-Thomas Klose traf Björn von Mücke (78), den jüngsten Sohn des Kapitänleutnants, in seiner Heimat Oldenburg.

SCHIFF*Classic*: Als Sie 1938 geboren wurden, war Ihr Vater schon 57 Jahre alt. Wie intensiv war die Beziehung zu Ihrem Vater?

Björn von Mücke: Sehr intensiv. Mein Vater war ja viel zu Hause und insofern hatte ich ihn fast täglich. Ich habe mich viel in seinem Arbeitszimmer aufgehalten, das voll war mit Erinnerungsstücken aller Art, und habe in seinem Bücherbestand geschmökert.

SCHIFF*Classic*: Welche Kindheitserinnerungen verbinden Sie ganz besonders mit Ihrem Vater?

Björn von Mücke: Er war ein Familienmensch, ein liebevoller Vater und Ehemann. Ich hatte Schiffsmodelle und er ist oft mit mir losgezogen, um die Modelle auf einem See fahren zu lassen. Das waren natürlich alles Segelschiffe und ich musste dann zusehen,



IM GESPRÄCH: ***Schiff-Classic*-Autor Stephan-Thomas Klose traf Björn von Mücke in seinem Haus in Oldenburg, in dem die Familie zahlreiche Erinnerungsstücke und Dokumente aufbewahrt** Foto: Sammlung Klose



ABENTEUERLICH: Landung auf Direction Island am 9. November 1914. Der Kino- und TV-Spielfilm *Die Männer der Emden* hat den Namen Hellmuth von Mücke wieder stärker in das öffentliche Bewusstsein gerückt Foto: Berengar Pfahl Film



SELBSTBEWUSST: Kapitänleutnant Hellmuth von Mücke auf einem Foto von 1916. Ein Jahr zuvor hat man ihn zum „Chef des Stabes der Euphrat-Flussabteilung“ ernannt
Foto: picture-alliance/arkivi



GANZ VORN DABEI: **Am Tisch (von links) Maximilian von Spee, Franz von Hipper, Egewolf von Berckheim, Otto Weddigen; stehend (von links) Thierichsen, Fritz Lüdecke, Thierfelder, Hellmuth von Mücke, Erich Köhler, Karl von Müller auf einer Bildpostkarte um 1916** Foto: picture-alliance/akg-images

dass ich sie irgendwie aus dem Schilf wieder herausbekam. Wir haben aber auch gemeinsam Drachen gebaut und oft miteinander Schach gespielt. Bei den Schularbeiten war er meine Lateinnachhilfe. Er war auch sehr fantasievoll und erzählte mir und meinen Geschwistern in unserer Kindheit frei erfundene Gute-Nacht-Geschichten.

SCHIFF*Classic:* Welche waren seine wesentlichen Charakterzüge?

Björn von Mücke: Er war humorvoll und lachte gerne. Seine Hilfsbereitschaft war sehr ausgeprägt, ja, es war geradezu eine Schwäche von ihm, Bitten um Hilfe nicht ablehnen zu können. Konsequent blieb er bei einer Linie, zu der er sich durchgerungen hatte. Er war psychisch sehr belastbar, aber äußerst empfindlich, wenn man ihm Unredlichkeit unterstellen wollte.

Zweifellos war er eine Führungspersönlichkeit, dabei aber sozial. So hat er grundsätzlich alle Entbehrungen des Landungszuges auf dem beschwerlichen Wege in die Heimat mit seinen Soldaten geteilt. Schon vor dem Landungszug-Abenteuer fehlte ihm die Arroganz seiner Standes- und Offizierskollegen gegenüber den einfacheren Bevölkerungskreisen. Hier waren bereits früh die Grundlagen seiner späteren sozialistischen Überzeugungen erkennbar. Er hat sich – obwohl adelig, Offizier und Angehöriger der Kaiserlichen Marine – keine besonderen Rechte herausgenommen, nie geschont und oftmals auch gefährdet. Sein ganzes Leben lang hat er eine patriotische Linie mit linker Tendenz verfolgt.

SCHIFF*Classic:* Ihr Vater starb am 30. Juli 1957. Sie waren damals 19 Jahre alt. Welche Erinnerungen haben Sie an seinen Tod und seine Beerdigung in Ahrensburg?

Björn von Mücke: Er hatte schon längere Zeit an Thrombosen gelitten und war in ärztlicher Behandlung. Als der Arzt in Urlaub fuhr, war der Vertreter nicht genügend mit seinem Fall vertraut und erkannte nicht, dass vermutlich ein Herzinfarkt vorlag. So wurden keine Gegenmaßnahmen ergriffen. Die Beerdigung erfolgte in aller Stille nur im Familienkreis.

SCHIFF*Classic:* Ihr Vater stand seit Anfang 1957 unter starkem Druck, weil ihm eine Anklage des Bundesgerichtshofes wegen verfassungsfeindlicher Bestrebungen bevorstand. Ferner gab es eine Anordnung zur psychiatrischen Untersuchung. War dieser Druck ursächlich für seinen Tod?

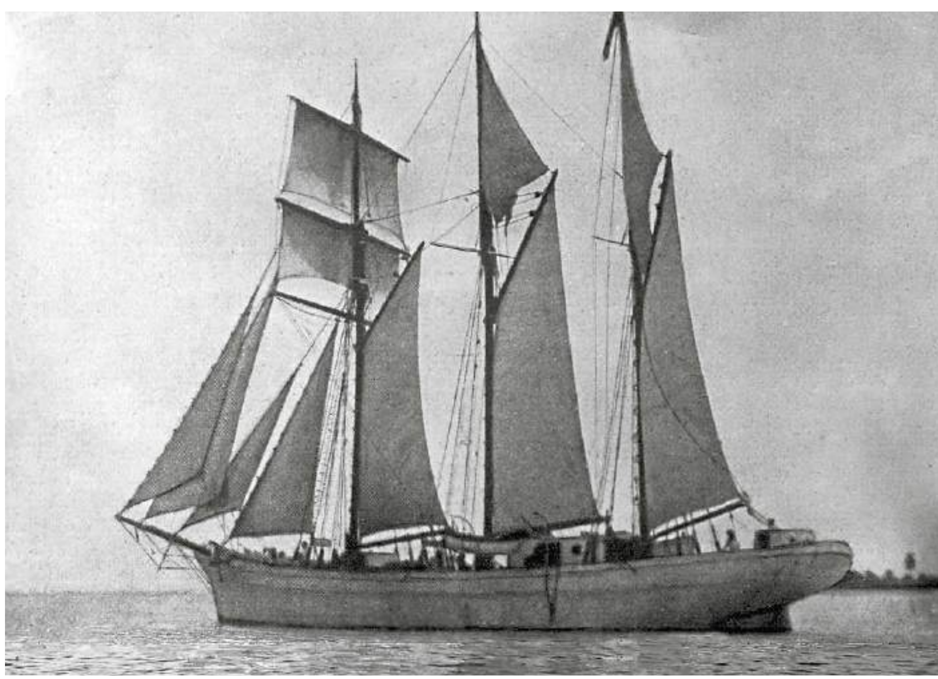
Björn von Mücke: Nein, er war wie gesagt psychisch sehr belastbar und aus der Zeit nach 1933 einiges gewohnt. Die Anordnung der Bundesanwaltschaft wurde von meinem Vater schlicht ignoriert. Es gehörte nicht viel Fantasie dazu anzunehmen, dass so kurz nach dem Krieg hier Juristen am Werk waren, die ihre Prägung im „Dritten Reich“ erhalten hatten und sich nun einer neuen Führung mit den alten Methoden zur Verfügung stellten. Den Tod meines Vaters hat diese Anklage jedenfalls nicht verursacht.

> **„Er hat sich – obwohl adelig, Offizier und Angehöriger der Kaiserlichen Marine – keine besonderen Rechte herausgenommen, nie geschont und oftmals auch gefährdet“**

SCHIFF*Classic:* Er kämpfte seit 1948 gegen die bundesdeutsche Wiederbewaffnung, war Mitglied im „Hauptausschuss gegen Remilitarisierung“ und später in der „Deutschen Sammlung“, in der auch KPD-Mitglieder organisiert waren. Durch diese Initiative sollte trotz Verbotes eine Volksbefragung in die Wege geleitet werden – gegen Westintegration, EVG-Abkommen und Aufstellung westdeutscher Streitkräfte. Wurde Ihr Vater Radikalpazifist?



HOCHZEITSTAG: Zur Silberhochzeit mit seiner Frau Carla 1940 hat Mücke noch einmal seine alte Tropenuniform mit allen Auszeichnungen angelegt Foto: Sammlung von Mücke



IN SEE: Mit dem Schoner *Ayesha* konnte sich der Landungszug unter Kapitänleutnant von Mücke im November 1914 der Kriegsgefangenschaft entziehen Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Björn von Mücke: Ihm radikal-pazifistische oder gar kommunistische Ansichten zu unterstellen, entspräche nicht dem Kern seiner Motive. Er sah die Bevölkerung der Bundesrepublik und der DDR als „Kanonenfutter" im Fall eines bewaffneten Konfliktes zwischen den USA und der UdSSR. Dass „deutsche Hiwis" für eine mögliche Auseinandersetzung mit dem Ostblock gebraucht wurden, glaubte mein Vater auch daran erkennen zu können, dass man in der jungen Bundesrepublik viele ehemalige Nationalsozialisten weiterwirken ließ.

SCHIFF*Classic:* Heute weiß man, dass die Friedensbewegung in Westdeutschland schon damals von Ost-Berlin maßgeblich beeinflusst und auch finanziell unterstützt wurde. Hatte Ihr Vater, der 1950 sogar auf Einladung des DDR-Nationalrates Vorträge gegen die Wiederbewaffnung in Ost-Berlin hielt, diese Einflussnahme nicht erkannt? Oder war sie ihm notwendiges Übel, um seine politischen Ziele – Wiedervereinigung und Friedensvertrag – zu erreichen?

Björn von Mücke: Sein Fehler war es, sich mit Kreisen zu verbinden, die zwar das gleiche Ziel vorgaben, aber andere Absichten dahinter verbargen. Mit seiner Menschenkenntnis stand es nicht zum Besten, das hing aber auch mit seiner sozialen Einstellung anderen Menschen gegenüber zusammen. Meine Mutter war da sehr viel sensibler und hat oft versucht, ihn zu bremsen.

SCHIFF*Classic:* Den Zweiten Weltkrieg erlebte Ihr Vater weitgehend zur Untätigkeit verurteilt als Privatmann – seit 1940 in Ahrensburg. Das NS-Regime hatte ihn zweimal in Haft genommen, um ihm unmissverständlich seine permanente Überwachung klarzumachen. Was waren die Gründe für seine Verhaftungen?

Björn von Mücke: Für die Nationalsozialisten galt mein Vater schon Ende der 1920er-Jahre als „Nationalbolschewik" und nach der Machtergreifung 1933 als Staatsfeind. Er wurde umgehend mit Publikations- und Vortragsverbot belegt, was für ihn einem Berufsverbot gleichkam. Wie ein kürzlicher Fund im Stadtarchiv Kellinghusen belegt, wurde mein Vater mindestens seit 1936 von der Gestapo überwacht. Alle Telefonate und Briefe wurden erfasst, kopiert und der Gestapo-Zentrale in Kiel vorgelegt. Seine erste Verhaftung 1937 zu einem einwöchigen Ver-

BEWEGTES LEBEN Kurt Hellmuth von Mücke

Geboren am 25. Juni 1881 im sächsischen Zwickau, trat er am 7. April 1900 als Seekadett in die Kaiserliche Marine ein. Es folgten der Dienst als Wachoffizier auf dem Kleinen Kreuzer *SMS Nymphe* (zu dieser Zeit Begleitkreuzer der Kaiserlichen Yacht *SMY Hohenzollern*), in der I. Torpedobootsabteilung in Kiel und als Kapitänleutnant und Kommandant des Flottillenführerbootes *S 149* bei der I. Torpedobootsflottille. Ab September 1913 arbeitete er in Übersee beim Ostasiengeschwader in Tsingtau als Navigationsoffizier auf dem Kleinen Kreuzer *SMS Emden*, ab 12. März 1914 als Erster Offizier. Am 9. November erhielt von Mücke jenes schicksalhafte Kommando, das ihn weltweit bekannt machen sollte. Die Odyssee des *Emden*-Landungszuges dauerte bis Juni 1915. Dabei legte das rund 50-Mann-Detachement eine Distanz von 20.000 Kilometern zurück – vom Indischen Ozean bis nach Königstein in Sachsen.

Ab Februar 1915 Chef des Stabes der Euphrat-Flussabteilung, war von Mücke ab März 1917 Führer der Donau-Halbflottille. Nach Kriegsende Vortragstätigkeit und Eintritt in die Politik – zunächst für die DNVP, später für DAP und seit 1921 für die NSDAP. Von 1926 bis 1927 war er Abgeordneter im sächsischen Landtag und zog sich 1929 aus der aktiven Politik zurück. Von Oktober bis Dezember 1939 war von Mücke im KZ Fuhlsbüttel. Ab 1952 politisch aktiv gegen die Wiederbewaffnung, starb er am 30. Juli 1957.

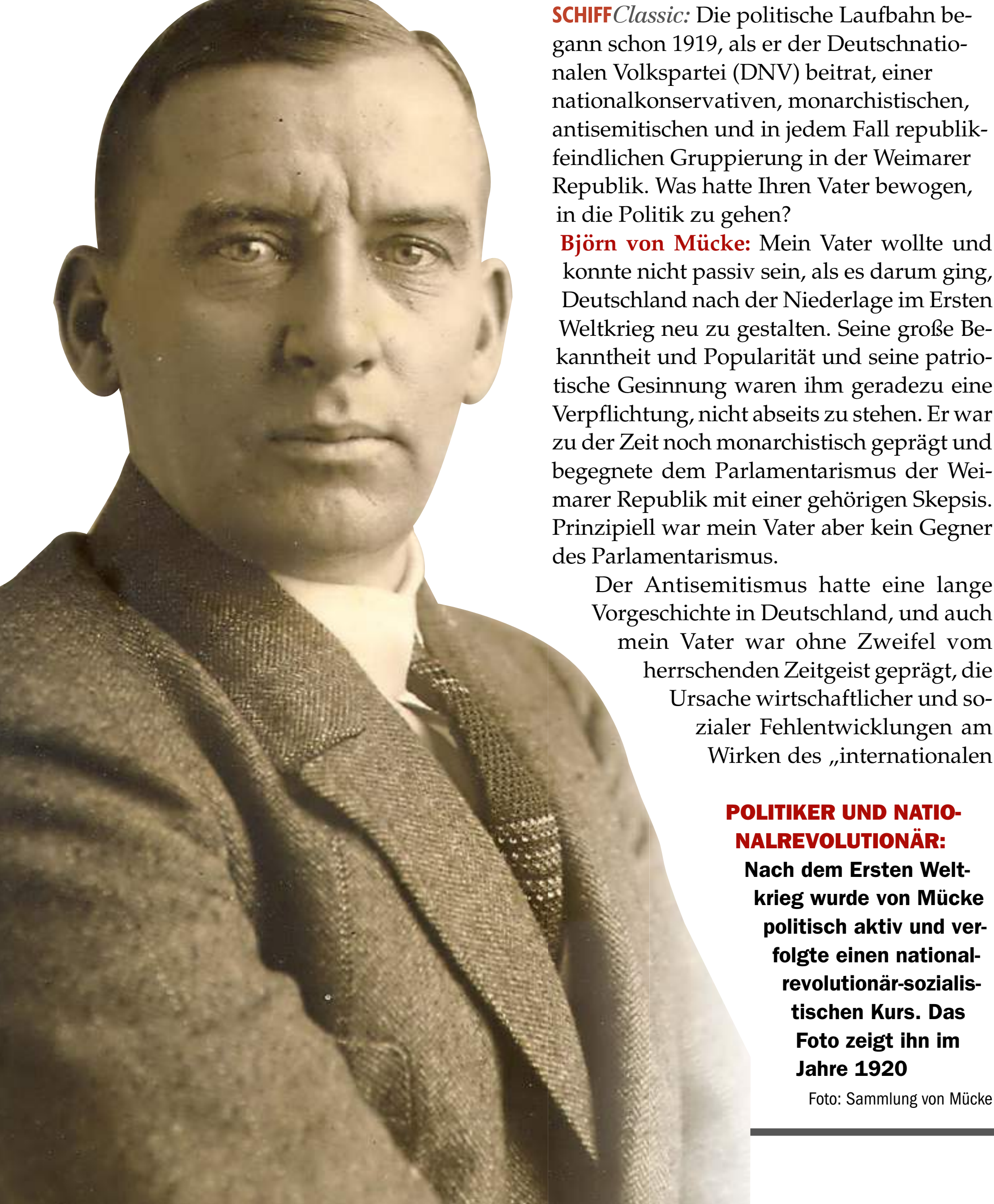


SCHICKSALHAFT: Mücke war Navigationsoffizier auf dem Kleinen Kreuzer *SMS Emden*, der auf diesem Foto von 1914 die Hochbrücke bei Rendsburg passiert

Foto: Interfoto/Imagno/Archiv Jontes

hör in Kiel soll aufgrund einer Anzeige erfolgt sein, weil einer seiner Fachaufsätze zum Thema Energiegewinnung aus dem Tidehub im Titel auf die „Weisen von Zion" Bezug nahm und Kritik am NS-Wirtschaftssystem übte. Am 9. Oktober 1939 wurde er erneut verhaftet, im KZ Fuhlsbüttel eingesperrt und sollte angeblich auf direkte Weisung Hitlers – man kannte sich ja persönlich aus den Anfängen der NSDAP – bis Kriegsende dort verbleiben. Er wurde aber vor Weihnachten wegen angeblicher gesundheitlicher Haftunfähigkeit entlassen. Welcher „Gönner" diesen Dreh einfädeln konnte, ist mir bis heute unbekannt.

SCHIFF*Classic:* Wie kam er dazu, sich mit dem Thema Stromgewinnung aus Tidekräften zu befassen?



Björn von Mücke: Dieses Thema ergab sich nach dem Wohnaufenthalt auf der Insel Föhr und dem unmittelbaren Erleben von Ebbe und Flut. Mein Vater war ein aktiver und ideenreicher Mann. Aber es fehlte ihm eine sinnvolle Aufgabe, mit der er sich Anerkennung hätte erwerben können. Als er sich unter dem Zwang des Berufsverbotes dann in den 1930er-Jahren mit Küstenschutz und Energiegewinnung zu beschäftigen begann, hätte ihn ein Studium sicher weitergebracht. Aber dem standen dann schon das Alter und die Familie im Weg.

> **„Zum Politiker war mein Vater eigentlich gar nicht geeignet: Er war viel zu gradlinig, viel zu offen und viel zu ehrlich"**

SCHIFF*Classic:* Die politische Laufbahn begann schon 1919, als er der Deutschnationalen Volkspartei (DNV) beitrat, einer nationalkonservativen, monarchistischen, antisemitischen und in jedem Fall republikfeindlichen Gruppierung in der Weimarer Republik. Was hatte Ihren Vater bewogen, in die Politik zu gehen?

Björn von Mücke: Mein Vater wollte und konnte nicht passiv sein, als es darum ging, Deutschland nach der Niederlage im Ersten Weltkrieg neu zu gestalten. Seine große Bekanntheit und Popularität und seine patriotische Gesinnung waren ihm geradezu eine Verpflichtung, nicht abseits zu stehen. Er war zu der Zeit noch monarchistisch geprägt und begegnete dem Parlamentarismus der Weimarer Republik mit einer gehörigen Skepsis. Prinzipiell war mein Vater aber kein Gegner des Parlamentarismus.

Der Antisemitismus hatte eine lange Vorgeschichte in Deutschland, und auch mein Vater war ohne Zweifel vom herrschenden Zeitgeist geprägt, die Ursache wirtschaftlicher und sozialer Fehlentwicklungen am Wirken des „internationalen Finanzjudentums" festzumachen. Zum Politiker war mein Vater eigentlich gar nicht geeignet: Er war viel zu geradlinig, viel zu offen und viel zu ehrlich. Daher war er extrem empfindlich, wenn ihm unehrenhaftes Verhalten unterstellt wurde, womit ein Politiker immer leben muss.

POLITIKER UND NATIONALREVOLUTIONÄR: Nach dem Ersten Weltkrieg wurde von Mücke politisch aktiv und verfolgte einen nationalrevolutionär-sozialistischen Kurs. Das Foto zeigt ihn im Jahre 1920

Foto: Sammlung von Mücke

SCHIFF*Classic:* Das war ja wohl auch der Grund, warum es 1929 zum Bruch mit den Nazis kam, für die er seit 1921 sehr aktiv geworben hatte. Warum war Ihr Vater überhaupt Mitglied der NSDAP geworden?

Björn von Mücke: Wie schon aus dem Namen ersichtlich, sollte eigentlich ein nationaler und sozialistischer Kurs angestrebt und dem internationalen Marxismus entgegengesetzt werden. Diese Verbindung war im Sinne meines Vaters, denn er war auch von seinen Erfahrungen an Bord der *Ayesha* sowie beim Marsch durch die arabische Wüste stark geprägt worden. In diesen Extremsituationen hatte er erlebt, dass die Klassenunterschiede bedeutungslos wurden und nur noch die Gemeinschaft zählte.

So wollte er sich für eine nationale Sammlungsbewegung aller Bevölkerungsschichten einsetzen. Seine Positionen eines völkischen Sozialismus glaubte er am ehesten mit der Deutschen Arbeiterpartei (DAP) Anton Drexlers realisieren zu können. Das blieb zunächst auch so, als aus der DAP die NSDAP und Adolf Hitler zum Vorsitzenden gewählt wurde, der dann aber einen unerträglichen Personenkult entwickelte und im Röhm-Putsch den linken Flügel der Partei schließlich ausschaltete, um eine rechte Diktatur zu errichten.

SCHIFF*Classic:* Wie kam es schließlich zur Überwerfung mit den Nationalsozialisten und zu dem radikalen Kurswechsel?

Björn von Mücke: Eigentlich war es gar kein Kurswechsel. Er merkte nur, dass er im falschen Boot saß. Anfang 1922 war mein Vater mit der Familie nach Dresden gegangen und schließlich Ende 1926 sogar als einer von zwei Abgeordneten der NSDAP in den sächsischen Landtag eingezogen. Doch der nationalrevolutionäre, sozialistische Kurs meines Vaters in seinen zahlreichen durchaus radikalen Zeitungsartikeln und Vorträgen entfremdete ihn Hitler und der Partei immer mehr, als deren rechter Kurs nicht mehr zu übersehen war. Mein Vater unterschied sehr wohl zwischen nationalem Sozialismus und „Hitlerei". Nach fortwährenden Streitereien legte mein Vater sein Landtagsmandat schon 1927 nieder und trat in Folge einer politischen Intrige gegen ihn am 7. Juli 1929 aus der Partei aus. Fortan machte er öffentlich Front gegen das „Hitlerianertum".

DER SOHN Björn von Mücke

Thorbjörn (Björn) von Mücke (78) ist das sechste und jüngste Kind Hellmuth von Mückes und seiner Frau Carla. Er kam am 8. März 1938 in Kellinghusen bei Itzehoe zur Welt und wuchs in Ahrensburg bei Hamburg auf. An der Technischen Universität Braunschweig studierte er Bauingenieurwesen, Fachrichtungen Wasserwirtschaft und Stadtbauwesen. Von 1978 bis 2003 war er im Haus der damaligen niedersächsischen Bezirksregierung Weser-Ems als Dezernent unter anderem für die Bekämpfung von Öl und anderen wassergefährdenden Stoffen im Küstenmeer und für den Küstenschutz tätig. Er hat einen Sohn und eine Tochter. Der Pensionär lebt mit seiner Frau in Oldenburg.



ERINNERUNGEN: Der jüngste Sohn, Björn von Mücke, vor einem Porträt seines Vaters. Er stützt sich auf das Steuerrad der *Ayesha*, das auf abenteuerliche Weise in den 1920er-Jahren seinen Weg nach Deutschland fand

Foto: Sammlung Klose

SCHIFF*Classic:* Vermutlich schützte ihn seine hohe Bekanntheit als Anführer des *Emden*-Landungszuges davor, dass man ihn einfach verschwinden ließ. War er nicht auch im Ausland sehr bekannt?
Björn von Mücke: Das ist richtig. Er hatte schon im Frühjahr 1919 damit begonnen, über seine Kriegserlebnisse Vorträge zu halten. Schließlich musste er für den Unterhalt seiner Familie sorgen, auch wenn er große Teile seiner Honorare spendete. Er sprach stets vor vollen Sälen und wurde von deutsch-amerikanischen Kreisen 1922/23 und 1923/24 zweimal zu ausgedehnten Vortragsreisen durch die USA eingeladen. Er sprach in Chicago, Detroit und New York und wurde überall begeistert aufgenommen.

SCHIFF*Classic:* Die Abenteuer des Landungszuges 1914/15 hatten ihn weltberühmt gemacht. War es das Streben nach persönlichem Kriegsruhm, das Ihren Vater zu dieser lebensgefährlichen Unternehmung veranlasst hatte? Nach der Vernichtung der *Emden* am 9. November 1914 hätte er sich doch vermutlich auch mit seinen Soldaten auf Sumatra in der damaligen Kolonie der neutralen Niederlande ohne jedes Risiko internieren lassen können.
Björn von Mücke: An Ruhm zu denken, war zu Beginn der Odyssee des *Emden*-Landungszuges völlig abwegig. Man wusste die Heimat in Gefahr und wollte für sie seine soldatische Pflicht erfüllen. Es gab bei der Kaiserlichen Marine übrigens auch eine Dienstvorschrift, in der es hieß: Je verzweifelter die Lage ist, je aussichtsloser sie erscheint, desto fester hat der Kommandant sich allein an die Gebote der militärischen Ehre zu halten. Die damalige militärische Ehre forderte also auch auf verlorenem Posten den Einsatz bis zuletzt. Gefangenschaft oder Internierung ohne Gegenwehr kamen daher für meinen Vater und sicherlich auch den Großteil seiner Mannschaft nicht infrage.

SCHIFF*Classic:* Wenn man sich überlegt, wie aufwendig solche Operationen üblicherweise vorbereitet werden, fragt man sich, welcher Wagemut dazu gehörte, mit einem alten Segelschiff auf diese Reise zu gehen.
Björn von Mücke: Im Grunde genommen war es mehr als leichtsinnig, mit der *Ayesha* loszufahren, einem schon ziemlich verrotteten Segler. Man hatte in Kürze auch prompt eineinhalb Meter Wasser im Schiff, das eigentlich nur für fünf Mann Besatzung ausgelegt war. Außerdem war Monsunzeit im Indischen Ozean mit Gewitter und Sturm. Dass das Schiff alles ausgehalten hat, ist ein Wunder. Aber es gab viele solcher Wunder und Glücksfälle während der Odyssee des Landungszuges, während der Reise nach Sumatra, der Fahrt ins Rote Meer und des Marsches durch die Arabische Wüste bis zur erfolgreichen Heimkehr über Konstantinopel nach Deutschland – eine Strecke von rund 20.000 Kilometern. Anfang Juni 1915 überquerten mein Vater und seine Männer bei Königstein in Sachsen die deutsche Grenze. Sie waren ein halbes Jahr unterwegs gewesen, aber er hatte seine Männer zurückgebracht.



UNVERGESSEN: Das Grab von Mückes auf dem städtischen Friedhof Ahrensburg am 50. Todestag 2007 mit Kränzen der Fregatte *Emden* und der „*Emden*-Familie“

Foto: Sammlung von Mücke



AKTIV GEGEN DIE WIEDERBEWAFFNUNG: Hellmuth von Mücke als Redner auf dem Weltfriedenskongress in Warschau 1950

Foto: Sammlung von Mücke

SCHIFF*Classic:* Die Eigenwilligkeit und auch der Mut Ihres Vaters lassen sich seit Beginn seiner militärischen Laufbahn 1900 erkennen. In den Personalakten ist eine Beurteilung des Jahres 1910 zu finden, in der sein Vorgesetzter Kapitän von Restorff einen strengen Verweis aussprach, weil Ihr Vater als Oberleutnant zur See einem älteren Offizier „die schuldige Achtung verweigert habe“. War Ihr Vater ein Querkopf und Einzelgänger? Oder gab es auch Freunde und Weggefährten, die ihm beistanden?
Björn von Mücke: Er war selbstbewusst und hatte seinen Stolz. Was der Grund seines beanstandeten Verhaltens war, kann ich nur vermuten. Es muss aber Gründe gegeben haben, weshalb mein Vater den älteren Offizier nicht achten konnte und damit gegen die strengen Vorschriften verstieß.

Mein Vater unterhielt durchaus intensive Familienkontakte, hatte Patenkinder mit dem Namen „Hellmuth“, und mit besagtem von Restorff, 1911 bis 1913 Kommandant der *Emden* und später Admiral, war er freundschaftlich verbunden. Im „Dritten Reich“ waren es aber nur wenige, die es noch wagten, mit unserer Familie in Verbindung zu bleiben. Selbst die Traditionsgemeinschaft der „*Emden*-Familie“ mied den Kontakt – mit Ausnahme ganz weniger. Es gab natürlich auch politische Weggefährten, aber in Ermangelung einer guten Menschenkenntnis waren das leider nicht immer die richtigen Freunde. ⚓

DÜSSELDORFER BOOT 2017

1.000 Besucher bei der DGSM



Interesse und reger Austausch am Stand der DGSM bei der diesjährigen boot Fotos: Ronald Hopp

Die weltgrößte Wassersportmesse boot 2017 zog vom 21. bis zum 29. Januar etwa 250.000 Interessierte an. Mit 1.000 Besuchern am Stand der DGSM in Halle 14 informierte die Regionalgruppe NRW rund fünf Prozent aller Messebesucher über Tradition und Ziele unserer Gesellschaft. Jeder Besucher erhielt einen Flyer und eine Einladung zur Wissenschaftlichen Tagung, die im März stattfand.

Nebenbei konnte man auch rund 200 Bücher aus dem Nachlass des Gründers der Regionalgruppe NRW, des 2016 im Alter von 100 Jahren verstorbenen Kapitän Otto-Heinrich Nachtigall, zu Gunsten des Vereins verkaufen. Rudolf Damm betreute den von Werbefachmann Christoph Kehrig wieder professionell gestalteten Messestand mit großem Engagement als Standleiter. Während der neun Messetage wartete die Regionalgruppe beständig mit wenigstens drei Mitgliedern auf. Die DGSM entwickelte sich zum Treffpunkt von Vorstand, Wissenschaftlichem Beirat und Mitgliedern, die sich alle anerkennend über die gute Betreuung seitens der nordrhein-westfälischen Regionalgruppe äußerten.

Durch die Kooperation mit dem Museum der Deutschen Binnenschifffahrt aus Duisburg konnten wieder interessante historische Modelle präsentiert werden. In unmittelbarer Nachbarschaft befand sich der Stand des Classic Forum, an dem insgesamt 67 Vorträge zu unterschiedlichsten Themen stattfanden. Daran waren Mitglieder der DGSM in bewährter freundschaftlicher Verbundenheit mit elf Beiträgen beteiligt.

So war die Vernetzung der Regionalgruppe NRW der DGSM mit dem Museum der Deutschen Binnenschifffahrt und dem Classic Forum ein voller Erfolg für alle Beteiligten, zu dem nicht zuletzt auch unser Regionalleiter Sachsen, Olaf Rahardt, als Marinemaler mit einer beeindruckenden Werkschau beitrug.

Ronald Hopp

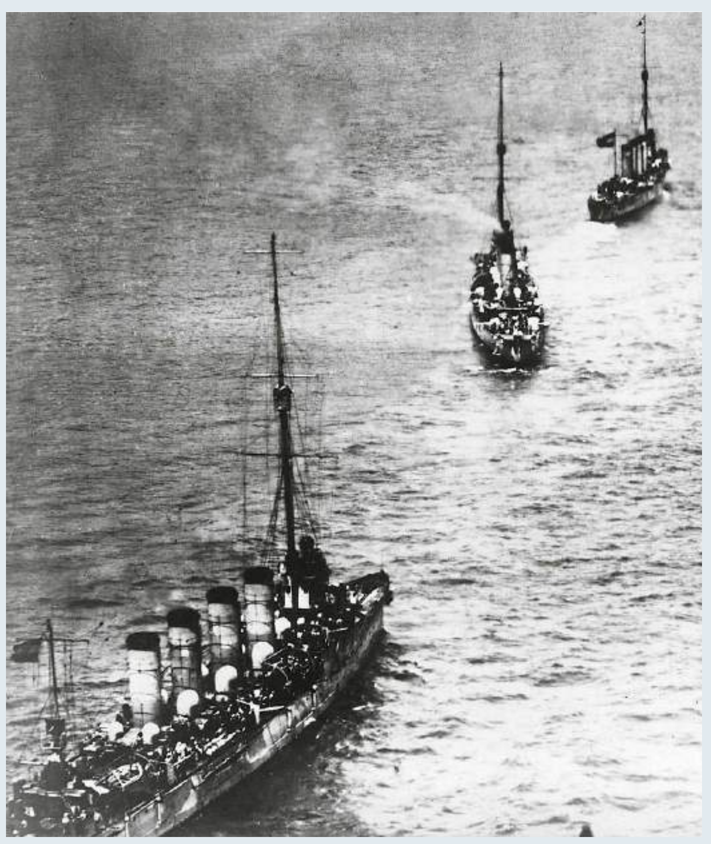


Treffpunkt von Vorstand und Wissenschaftlichem Beirat (von links nach rechts): Rudolf Damm, Frau Krell, Professor Dr. Christoph Schäfer, Dr. Agnes Walle, Bernd Gübel, Dr. Heinrich Walle



TERMINE IM FRÜHJAHR

Vorträge der Regionalgruppen



Österreichisch-ungarische Kriegsschiffe nach der Seeschlacht von Otranto am 15. Mai 1917 Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

19. April 2017

Die **Regionalgruppe Bayern** lädt ein zum Vortrag:
Gegner wider Willen. Konfrontation von Volksmarine und Bundesmarine auf See (1956–1989).
Referent: Dr. Ingo Pfeiffer, Wandlitz
Beginn: 19 Uhr
Veranstaltungsort: Bankhaus Lenz, Holbeinstraße 11, 81679 München
ÖPV: Tram 17, Haltestelle Holbeinstraße, zirka 250 Meter

19. April 2017

Die **Regionalgruppe Berlin** lädt ein zum Vortrag:
Marineartillerie in Dänemark 1941 bis 1945 am Beispiel Frederikshavn
Referent: J. Ratkowski
Beginn: 18 Uhr
Veranstaltungsort: Casino Westhafen, Westhafenstraße 1, 13353 Berlin

11. Mai 2017

Die **Regionalgruppe Hamburg** lädt ein zum Vortrag:
Menschenführung an Bord von Kriegsschiffen
Referent: FKpt. Stefan Berger
Beginn: 18 Uhr
Veranstaltungsort: Clausewitz-Kaserne, Admiral-Dieter-Wellershoff-Gebäude 10 der Führungsakademie der Bundeswehr, Manteuffelstraße 20, 22587 Hamburg
Teilnahme kostenfrei, Gäste und Interessenten werden gebeten, sich spätestens eine Woche vor der Veranstaltung beim Regionalleiter Hamburg anzumelden, um Zutritt über die Sicherungswache der Führungsakademie zu erhalten

15. Mai 2017:

Die **Regionalgruppe Bayern** lädt ein zum Vortrag:
Zur hundertjährigen Wiederkehr der Seeschlacht von Otranto am . 15. Mai 1917
Referent: FKpt. a. D. Bernd Lehmann Msc. M.A., Weilheim
Beginn: 19 Uhr
Veranstaltungsort: Bankhaus Lenz, Holbeinstraße 11, 81679 München

17. Mai 2017

Die **Regionalgruppe Berlin** lädt ein zum Vortrag:
Seedienst Ostpreußen: Eine politische Schifffahrtslinie.
Referent: H. Lassnig
Beginn: 18 Uhr
Veranstaltungsort: Casino Westhafen, Westhafenstraße 1, 13353 Berlin

20. Juni 2017

Die **Regionalgruppe Bayern** lädt ein zum Vortrag:
Die Geschichte der Chiemsee-Schiff.fahrt
Referent: Michael Fessler, Prien/Chiemsee
Beginn: 19 Uhr
Veranstaltungsort: Bankhaus Lenz, Holbeinstraße 11, 81679 München

21. Juni 2017:

Die **Regionalgruppe Berlin** lädt ein zum Vortrag:
Der große Nordische Krieg und das Wrack „Prinzessin Hedvig Sophia".
Referent: J. Krüger
Beginn: 18 Uhr
Veranstaltungsort: Casino Westhafen, Westhafenstraße 1, 13353 Berlin

Der Vorstand teilt mit

Unsere Mitglieder werden gebeten, bei Änderungen ihrer Adresse, Telefonnummer oder E-Mail-Adresse Herrn Klingenberg zu informieren: Tel. 04221 8008593, E-Mail: Klingenberg@Schiffahrtsgeschichte.de

Dankeschön!

Die Regionalgruppe Bayern dankt in besonderer Weise ihrem Mitglied, Herrn Jochen Werne, für sein Engagement und seine Fürsprache bei Vorstand und Management der Privatbank und des Bankhauses August Lenz. Seiner Initiative ist es zu verdanken, dass zukünftig die Vortragsveranstaltungen in den Räumlichkeiten der Bank stattfinden: Holbeinstraße 11, 81679 München

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Redaktion:
Dr. Heinrich Walle

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Gero Hesse
Brucknerstraße 29
53844 Troisdorf

E-Mail:
geschaeftsfuehrer@schiffahrtsgeschichte.de

Zum Tod von Peter Tamm

Der Mann und das Meer

Als Vorstand des Axel-Springer-Verlages setzte er wirtschaftliche Akzente, als leidenschaftlicher Sammler von Exponaten der Schifffahrts- und Marinegeschichte hat er Hamburgs maritime Seele erschaffen Von Dr. Guntram Schulze-Wegener



WELTGESCHICHTLICHE PERSPEKTIVE: Für den Sammler, Stifter und Professor Peter Tamm standen sein Leben lang Schiffe im Mittelpunkt Foto: picture-alliance/BREUEL-BILD

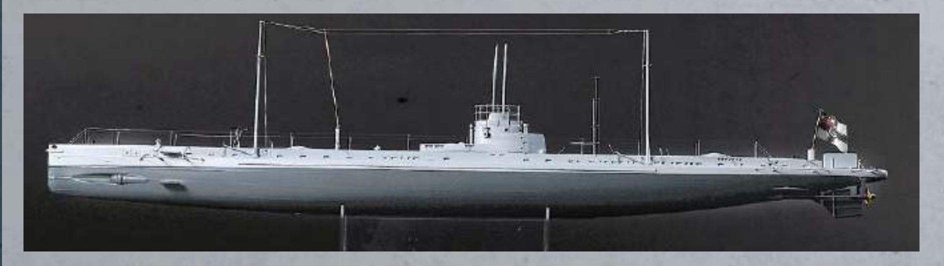


IMPOSANT: Blick auf das 2008 eröffnete Internationale Maritime Museum Hamburg Foto: picture-alliance/Westend61

SCHIFFE UND MEER: Blick in die Abteilung „Moderne Seefahrt“ mit Modellen von Passagierschiffen und einem Ausblick auf die Weite des Ozeans



ÜBER WASSER, UNTER WASSER: Bilder und Modelle informieren über den Krieg mit Torpedo- und U-Booten



Es war im Mai 1996. Ich absolvierte, frisch promovierter Historiker, als Reserveoffizier eine Wehrübung an der Marineschule Mürwik. Meine Dissertation über *Die deutsche Kriegsmarine-Rüstung 1942–1945* lag zwar vor, aber sie war weder gedruckt noch hatte ich einen Verlagsvertrag – und so fehlte die Voraussetzung, um den Doktortitel auch führen zu dürfen. Im Nachhinein eine mehr als lächerliche Eitelkeit, aber es tröstet mich, gewiss nicht der Einzige gewesen zu sein, dem es damit nicht schnell genug gehen konnte.

„Versuch es doch bei Mittler", meinte der damalige Lehrstabsoffizier für Wehrgeschichte, und so griff ich zum Telefon. Weshalb ich nicht im Verlag anrief, um dort höflich anzufragen, an wen ich mich in dieser Angelegenheit wenden könne, ist mir bis heute schleierhaft. Spontan wählte ich die Nummer in der Hamburger Elbchaussee 277, Adresse: Institut für Schifffahrts- und Marinegeschichte, Inhaber: Peter Tamm.

Natürlich kannte ich seine maritime Sammlung, und ich wusste auch, dass der Ex-Topmanager Chef des Koehler-Mittler-Verlages war, von dem sich Bücher in meinen Studentenregalen stapelten. Eine freundliche Dame gab mir einen Telefontermin für den folgenden Tag, punkt 10 Uhr. Nicht abgeblitzt, was für ein Erfolg! Ich durfte am nächsten Morgen mit Peter Tamm sprechen und war ziemlich nervös, als ich den Hörer abnahm. Die Kameraden feixten. „Der geht net zum Schmiedl, der geht glei' zum Schmied. Wenn dös wos wird, fress' i an Bes'n", hörte ich einen sagen, dessen Heimat München war.

Durch und durch Hanseat

„Herr Tamm hat fünf Minuten Zeit für Sie", vernahm ich die nette Damenstimme vom Vortag. Ein klassischer *Elevator Pitch* (Kurzvorstellung) also. Als ich mich Peter Tamm dann vorstellte und sagte, ich würde als Kapitänleutnant der Reserve aus der MSM anrufen, hatte ich bereits das Gefühl, den Mann gewonnen zu haben, von dem ich mir sehnlichst wünschte, dass er meine Dissertation in sein Verlagsprogramm aufnehmen würde.

Das Thema sei interessant, urteilte er, und ich sollte doch einen Abzug (er sagte tatsächlich Abzug) dem Verlagslektorat einsenden – mit einem knappen Hinweis, dass wir miteinander gesprochen hätten. „Wollen wir so verbleiben?" Dann war das Gespräch beendet. Wir verblieben so. Einen Monat später hatte ich einen Verlagsvertrag, und ein knappes Jahr darauf lag meine Doktorarbeit als Buch vor.



MIT DEM WIND UM DIE WELT: Die Geschichte der Segelschiffe ist thematischer Schwerpunkt auf Deck 2

So habe ich Peter Tamm in Erinnerung: geradlinig, zielorientiert, durch und durch Hanseat. Und erfolgreich, immerhin war er zeitweise der bestbezahlte Geschäftsführer in Deutschland, und er hat sein Geld nicht in Ferrari-Fuhrparks investiert, sondern unter anderem in eine umfassende Dokumentation zur Geschichte der Schifffahrt und der Marine, für die seine Villa in der Elbchaussee irgendwann viel zu klein wurde: 40.000 Miniaturschiffe, 1.000 große Modelle, Knochenschiffe, Gemälde, Globen, Seekarten, Uniformen, Auszeichnungen, verschiedene Papiere, Navigationsinstrumente, Waffen, diverse Ausrüstungsgegenstände und vieles, vieles mehr, was der passionierte Sammler in Jahrzehnten zusammengetragen hatte, schrien förmlich danach, sich einem großen Publikum nach modernsten museumspädagogischen Gesichtspunkten zu präsentieren.



ERDKUGEL: Historische Globen zählen zu den kostbaren Originalexponaten auf Deck 1

Alle Fotos dieser Doppelseite: Michael Zapf

Peter Tamm hat es geschafft, hat im Schulterschluss mit der Stadt Hamburg seinen Traum Wirklichkeit werden lassen: Seit Juni 2008 bestaunen jährlich Hunderttausende Besucher die auf 12.000 Quadratmeter in neun Decks verteilte Marineausstellung im ältesten noch erhaltenen Speicherbau,

> „Wer nicht weiß, in welchen Hafen er will, für den ist kein Wind der richtige"
>
> Seneca, römischer Philosoph

der zweierlei miteinander verbindet: rotleuchtende Backsteinsolidität mit Ur-Hamburger Understatement, verkörpert von den aufstrebenden Giebeln, die wie Sonnensegel in den Himmel ragen.

Es ist zweifellos ein historisch bedeutsamer Ort, den der Gründer und Stifter des „Internationalen Maritimen Museums Hamburg" für sein sagenhaftes Vermächtnis gewählt und mit einem erfahrenen Team zu dem gemacht hat, was es heute ist: weltweit eine der ersten Adressen für 3.000 Jahre Marinegeschichte und die umfangreichste private maritime Sammlung, „frei von Zeitgeist und politischen Einflüssen, allein der Wahrheit verpflichtet", wie Peter Tamm in dem 2015 erschienenen Museumsführer zu Recht und mit Stolz hervorhebt.

An dieser Stelle pflegt man, um die Außergewöhnlichkeit des Vorgangs herauszustellen, gern mit den Worten fortzufahren: „Zunächst hatte nichts darauf hingedeutet …" Nicht hier. Bei Peter Tamm hatte alles darauf hingedeutet, dass er dereinst ein magisches maritimes Zeichen setzen würde. Zu

sehr hatte er sich von Beginn an für Schiffe und ihr Element begeistert. Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz nannte es „Seewasser im Blut", das in Peter Tamms Adern floss, dessen Familie seit Generationen eng mit der Schifffahrt verbunden ist.

Im 18. Jahrhundert gab es in Hamburg die Reederei Tamm & Söhne, das von der Hamburger Admiralität und Kaufmannschaft zum Handelsschutz in Auftrag gegebene Konvoischiff *Wapen von Hamburg III* stand unter dem Kommando eines Martin Tamm, und schließlich diente Tamms Vater, ein Versicherungskaufmann, als U-Boot-Fahrer im Ersten Weltkrieg. Die Kombination aus Liebe zur Seefahrt und praktischer Veranlagung zum Kaufmann war dem am 12. Mai 1928 geborenen Spross also in die Wiege gelegt.

Seefahrt als Tradition

Er hat als Hamburger Junge die dicken Pötte im Hafen ein- und auslaufen sehen und war fasziniert von der Atmosphäre, die sich mit ihnen verband. „Die vielen Gerüche und Geräusche, die großen Schiffe, die in fremde Länder fuhren, wurden für mich zu einem prägenden Erlebnis." Er sog die maritime Literatur auf und hätte Gorch Fock gern gekannt, dessen Werke für ihn zu einer Art Lebenselixier avancierten. Er berauschte sich ebenso an Seefahrerromantik wie an Fachbüchern zur Marinegeschichte und über den Bau von Booten und Schiffen – und was damit zusammenhängt!

Wie viele Hände und Hirne von der Idee eines Schiffes bis zu dessen Stapellauf beteiligt waren und welche Möglichkeiten sich mit den Fahrten zu fremden Ufern ergaben, dies alles erschien dem Heranwachsenden als ein geschlossenes Universum aus Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Eine Vision. Nicht von ungefähr begriff Peter Tamm Weltgeschichte immer als Seefahrtsgeschichte, als Menschheitsgeschichte, die er sich Stück für Stück in sein Jugendzimmer holte. Die intensive Leidenschaft für eine verdinglichte Erinnerungskultur, in der

LITERATURTIPP

Gretzschel, Matthias/Zapf, Michael: *Am Anfang war das Schiff. Das Internationale Maritime Museum in Hamburg. Sein Stifter und Gründer Peter Tamm.* Koehler Verlag, Hamburg 2012

Museumsführer Internationales Maritimes Museum Hamburg. Koehler Verlag, Hamburg 2015



PURES GOLD: Die *Santa Maria* in einer besonders wertvollen Ausfertigung des Hamburger Juweliers Renatus Wilm



WOHLGEORDNET: In der umfangreichen Bibliothek finden Interessierte und Forscher alles Wissenswerte in gedruckter Form

sich tief liegende Sehnsüchte und ernste Gedanken bündelten, hat ihn nie mehr losgelassen. So kam ein Schiff zum anderen, die zweite historische Seekarte zur ersten, er kaufte kleine Zeichnungen und Gemälde, von denen es in der Hansestadt wahrlich genug gab … Dem Schicksal des Sammlers, kein Ende mehr zu finden, erlag er schon früh und bereitwillig.

Die Schrecken des Zweiten Weltkriegs, die sich in Hamburg vor allem in langen, grausamen Bombennächten zeigten, hatte Peter Tamm erleben müssen, um bei Kriegsende noch als Fähnrich zur See in der Kriegsmarine zu dienen. Aber glücklicherweise nicht mehr am Feind. Seit 1948 Journalist beim Hamburger Abendblatt mit dem – wen wundert es? – Fachressort Schifffahrtsgeschichte, nannte er die Begegnung mit Axel Springer schicksalhaft, dessen Verlag Peter Tamm von 1968 bis 1991 als einer der erfolgreichsten Manager in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland vorstand.

HAMBURGER EHRUNGEN

Peter Tamm war Ehrenkapitän des Segelschiffes *Ricker Rickmers* und wurde 2002 von der Freien und Hansestadt Hamburg zum Professor ernannt

Anfang der 1970er-Jahre trat er aus Passion für die Marine und ihre Historie der eben gegründeten Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte (DGSM) bei, der namhafte Wissenschaftler wie Professor Jürgen Rohwer und Professor Wilhelm Treue angehörten, in der er führende Funktionen übernahm und deren Ehrenvorsitzender er zehn Jahre vor seinem Tod wurde. Ihr Ziel war es unter anderem, die Erinnerungen, Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem verheerenden Krieg zu bewahren, nicht, um sie zu glorifizieren, sondern für die Nachwelt zu erhalten. In dieser Zeit entstand die Zeitschrift *Schiff und Zeit*, die in einem von Tamms Verlagen erschien und als marine- und schifffahrtshistorische Fachpublikation schnell an Ansehen gewann.

Gewonnenes bewahren

Der „Admiral", wie man ihn ehrfurchtsvoll nannte, war Initiator zahlreicher Symposien in Hamburg und Initiator der „Art Maritime", die jedes Jahr ein anderes Land und dessen maritime Kunst als Kernthema vorstellte und damit zeitgenössischen Marinemalern und Händlern maritimer Antiquitäten ein geeignetes Forum bot. Sein Engagement für die Schifffahrt und die Marinegeschichte erreichte 1996 einen ersten Höhepunkt, als man ihn zum Ehrenkapitän des Segelschiffes *Rickmer Rickmers* kürte, und einen weiteren im Jahre 2002, als die Freie und Hansestadt Hamburg ihn zum Professor ernannte.

Peter Tamm, der am Abend des 29. Dezember 2016 im Kreis der Familie friedlich eingeschlafen ist, vereinte ungewöhnlich scharfen wirtschaftlichen Sachverstand mit einer ungebrochenen Sehnsucht nach der Weite des Meeres und Liebe zu Schiffen, die er in seinem Museum auslebte, das zu Hamburgs maritimer Seele aufstieg. „Der Geist und die Seele unseres Vaters wird in diesem Haus am deutlichsten spürbar", sagte sein Sohn in der Traueransprache vor viel Prominenz aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft in der Kirche von Nienstedten.

Das Gewonnene zu bewahren und somit das maritime Vermächtnis seines Gründers in die nächsten Generationen zu tragen, ist die Aufgabe des Internationalen Maritimen Museums Hamburg, dem Peter Tamm junior nunmehr vorsteht. ⚓

HOMMAGE: **In der Entdeckergalerie sind die Büsten berühmter Seefahrer zu bewundern, die sich einst in noch unbekannte Ferne wagten** Alle Fotos dieser Doppelseite: Michael Zapf

KUNSTGALERIE: **Maritime Geschichte spiegelt sich auch in der Kunstgeschichte wider, was die Sammlung auf Deck 8 mit zahlreichen Beispielen vor Augen führt**





DER STIFTER: **Professor Peter Tamm im Treppenhaus des Kaispeichers B**

INFO

Internationales Maritimes Museum Hamburg
Peter Tamm sen. Stiftung
Koreastraße 1, Kaispeicher B
20457 Hamburg
Tel: 040 3009230-0
Fax: 0040 3009230-45
E-Mail: info@imm-Hamburg.de
www.imm-hamburg.de
Täglich geöffnet von 10–18 Uhr

Raddampfer revolutionieren die Meere

Triumph der Teufelsschiffe

Auf den Wogen der industriellen Revolution fuhren die Seemächte zwischen 1815 und 1848 mit Volldampf in die Moderne. Das altehrwürdige Segelschiff geriet damit ins Hintertreffen

Von Alain Felkel





Es war ein sonniger Spätsommerabend im September 1838, als der englische Maler William Turner beobachtete, wie ein winziger Radschlepper das riesige 98-Kanonen-Linienschiff *HMS Temeraire* durch die Themsemündung zog. Die *HMS Temeraire* zählte zu jenen legendären *Wooden Walls*, die 1805 bei Trafalgar die spanisch-französische Flotte vernichtet hatten. Nun glitt der kolossale Viermaster majestätisch der untergehenden Sonne entgegen, um in Beatson abgewrackt zu werden.

Turner erkannte sofort die epochale Symbolhaftigkeit der Szene, spürte intuitiv den Kontrast zwischen Moderne und Vergangenheit. Fieberhaft skizzierte er, wie der Radschlepper einem Höllendämon gleich pechschwarze Rußwolken in den Himmel spuckte. Als Turners Gemälde von der *HMS Temeraire* ein Jahr später anlässlich einer Ausstellung in der Royal Academy zum Publikumserfolg avancierte, titelte der *Morning Chronicle*: „Die Sonne der *Temeraire* geht glorreich unter."

Stirb und werde!

Doch nicht überall in England herrschte wehmütige Untergangsstimmung. Zeitgleich ging einige Hundert Kilometer von London entfernt in einer Werft in Birkenhead bei Liverpool eine neue Sonne der Seekriegsgeschichte auf – die der Raddampferfregatte *Nemesis*.

Die *Nemesis* war das erste dampfgetriebene Eisenschiff der Welt. Die britische Ostindienkompanie gab den Auftrag, das Schiff unter höchster Geheimhaltung zu bauen. Als es fertiggestellt war, maß es 56 Meter in

CHINESEN OHNE CHANCE: Ein neues Kapitel der Seefahrtgeschichte begann, als die *Nemesis* eine Kriegsdschunke in der ersten Seeschlacht von Chuenpee 1841 (Ansons Bay) zerstört

Foto: picture-alliance/CPA Media



GRUSS AUS DER VERGANGENHEIT: Mit dem Ende von *HMS Temeraire* gehörte die Epoche der großen Segelschiffe der Vergangenheit an. Gemälde von John William Turner
Foto: picture-alliance/United Archives/WHA

der Länge sowie 8,8 Meter in der Breite, hatte einen Tiefgang von 1,8 Metern und wog 660 Tonnen. Zwei Dampfmaschinen mit 60 PS trieben die *Nemesis* an. An dem Schiff befanden sich mittschiffs zwei Schaufelräder und zusätzlich zwei rahgetaktelte Masten. Seine Bewaffnung bestand aus einem Raketenwerfer am Bug, zwei drehbaren 32-Pfündern und jeweils zwei Sechspfündern an Back- und Steuerbord.

Die Entscheidung zugunsten weniger schwerer, dafür aber drehbarer Schiffsgeschütze war durch die eigentümliche Konstruktion des Raddampfers bedingt. Die riesigen Schaufelräder sowie Kohlenbunker und der Maschinenraum ließen nämlich kaum Platz für den Gebrauch konventioneller Geschützdecks an den Außenwänden des Schiffes.

Neuartige Konstruktion

Revolutionär wie ihr Schiffsantrieb und ihre Bewaffnung war auch die Konstruktion des Schiffsrumpfes der *Nemesis*. Das Eisenschiff hatte mehrere Schotts, die man im Fall eines Wassereinbruchs sofort schließen konnte. Die neue Bauweise sollte sich auf der Fahrt nach China bewähren, die kurz nach der Indienststellung im Frühjahr 1840 stattfand.

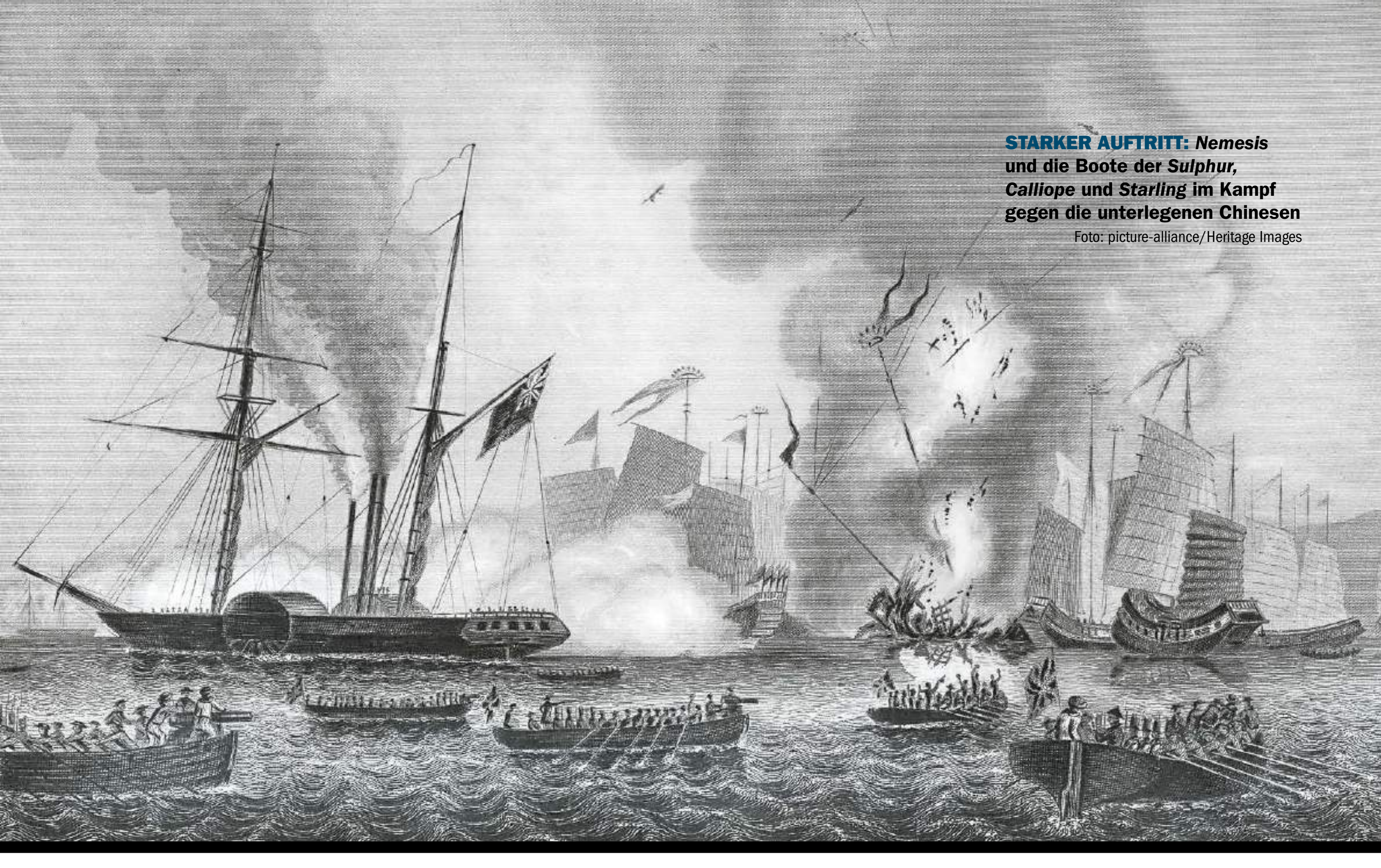
Als die *Nemesis* während des Marsches bei den Scilly Inseln an der Südwestspitze Englands auflief, konnte der Verlust des Schiffes durch Schließen des betroffenen Schotts abgewendet werden. Der Marsch zum Kap der Guten Hoffnung zeigte sowohl die konstruktionsbedingten Stärken als auch die Schwächen von Raddampfern. Kam die *Nemesis* bei schwerer See ins Schlingern, geriet ein Schaufelrad bis zur Achse ins Wasser. Das hatte zur Folge, dass das andere Schaufelrad sich in der Luft drehte, was es schwierig machte, Kurs zu halten.

WELTWEITE EMPÖRUNG: Der Import von tödlichem Opium aus England nach China führte zum sogenannten Opiumkrieg, an dem der neue Raddampfer *Nemesis* teilnahm
Foto: picture-alliance/akg-images

Kinderkrankheiten

Hinzu kam, dass hart schlagende Wellen immer wieder einzelne Schaufelblätter zerbrachen. Dies wiederum führte zu Reparaturen und Fahrtverzögerungen. Doch obwohl die *Nemesis* fast jeden Tag ein technisches Problem hatte, meisterte ihr Kommandant William Hutcheson Hall alle Schwierigkeiten. Und dies, obwohl der Gebrauch eines magnetischen Kompasses an Bord eines Eisenschiffes für größte navigatorische Probleme sorgte. Trotz eifriger Bemühungen von Royal Chief Astronomer George Airey war es nicht gelungen, die magnetischen Störfelder des Eisenschiffes auszugleichen. Die *Nemesis* wich immer wieder vom berechneten Kurs ab.

Ungeachtet aller Widrigkeiten erreichte das Schiff im Herbst 1840 China, wo es im ersten Opiumkrieg zum Einsatz kam. Dieser Konflikt war zwischen Großbritannien und dem Reich der Mitte entbrannt, weil der chinesische Kaiser Daoguang den Briten 1839 den Import von Opium verboten hatte. Doch die britische Krone und die Ostindienkompanie dachten nicht daran, diesen lukrativen Markt aufzugeben, und überzogen China mit Krieg. Gleich zu Beginn der Kämpfe konnte sich die *Nemesis* auszeichnen.



STARKER AUFTRITT: ***Nemesis*** **und die Boote der** ***Sulphur, Calliope*** **und** ***Starling*** **im Kampf gegen die unterlegenen Chinesen**
Foto: picture-alliance/Heritage Images

In der ersten Seeschlacht von Chuenpee versenkte sie durch einen Volltreffer mit einer ihrer Congreve-Raketen eine Kriegsdschunke, in der zweiten Seeschlacht am selben Ort schaltete sie im Alleingang elf chinesische Kriegsdschunken aus und zerstörte ein Fort, was den Nimbus ihrer Unbesiegbarkeit begründete.

Von nun an war das „Teufelsschiff" – wie die Chinesen die *Nemesis* nannten – überall gefürchtet. In der Folgezeit nahm die Radfregatte an allen wichtigen Kämpfen zur See und auf den chinesischen Flüssen teil, bis Shanghai 1842 von den Briten erobert wurde. Der chinesische Kaiser sah nun ein, dass der Krieg verloren war. China öffnete dem Empire seinen gewaltigen Binnenmarkt für britische Exportwaren und indisches Opium, was Millionen Chinesen opiumabhängig machte und tötete.

Gegen Piraten

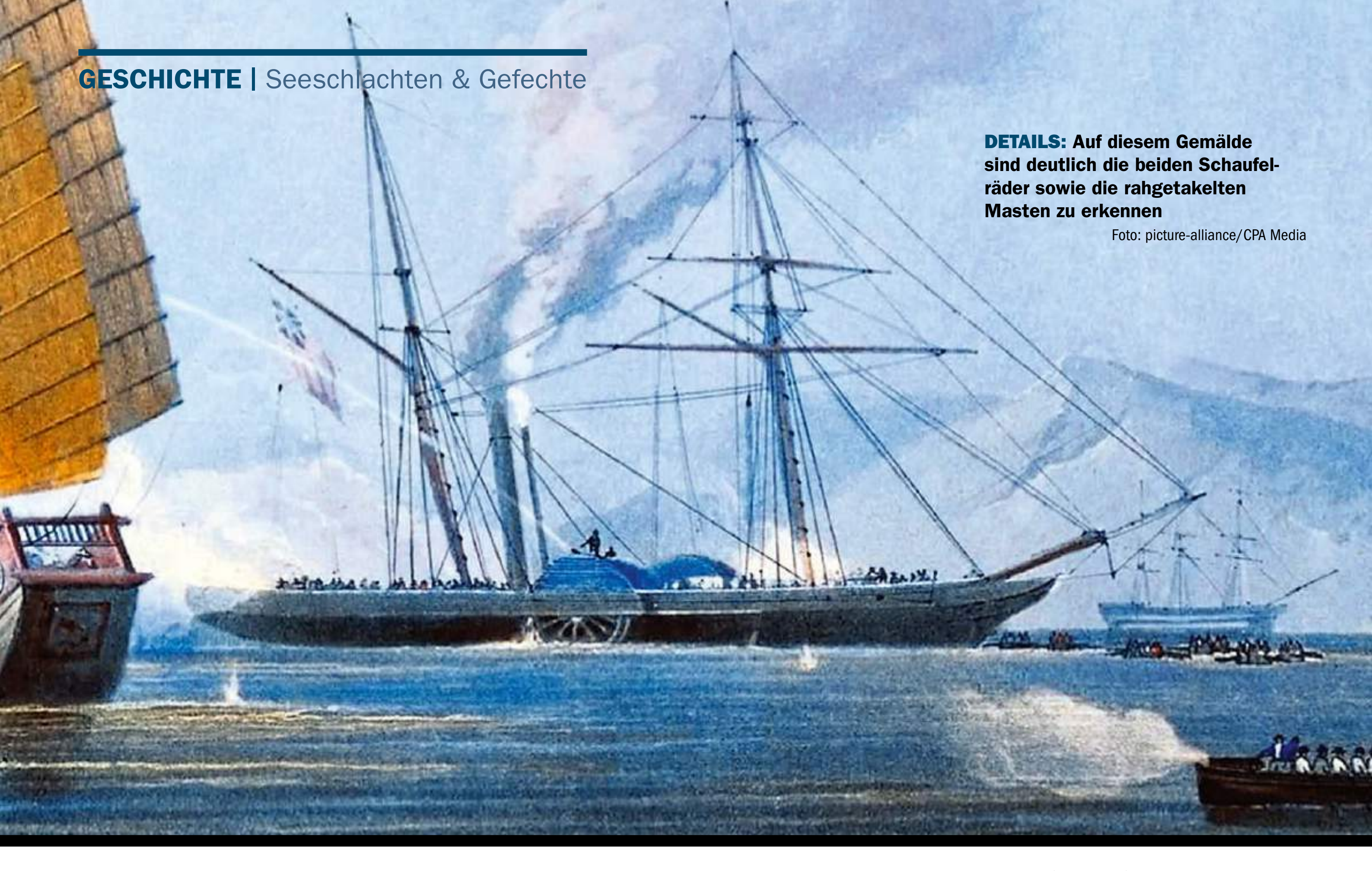
Das Schicksal der Besiegten rührte die Briten wenig. In der Folgezeit nahmen sie von der Insel Hongkong Besitz und beherrschten bald das Chinesische Meer. Daran änderten auch die unzähligen Piratenflotten nichts, die vor den Küsten Indochinas und Indonesiens wie Pilze aus dem Boden schossen. Sie wurden nach kurzen Gefechten vernichtet, wobei sich die *Nemesis* und ihr Kommandant Hall erneut auszeichneten.

Der Beitrag der *Nemesis* zum britischen Sieg in Fernost war epochal, wie der Historiker und Sinologe Cord Eberspächer meint: „Die *Nemesis* war der Prototyp des eigentlichen Kanonenboots, das der mit diesem Schiffstyp so eng verknüpften Diplomatie ihren Namen gab. Der erste Opiumkrieg war somit nicht nur eines der herausragenden Beispiele für Kanonenbootpolitik in ihrem

1815–1830 Siegeszug der Dampfkriegsschiffe

Als erste Nation wollte die USA mit der *USS Demologos* ein Dampfkriegsschiff im Britisch-Amerikanischen Krieg (1812 bis 1815) einsetzen, doch dazu kam es nicht, da das Schiff erst 1816 zur Marine kam. Trotzdem begann ab da der Siegeszug dieser Schiffsgattung. Von 1815 bis 1830 nahm überall auf der Erde die Anzahl der Kriegsdampfschiffe zu. Fast ausschließlich durch Schaufelräder angetrieben, setzte man sie im Kampf gegen Piraten oder als Schlepper ein und verwendete sie als Truppentransporter. Das erste Dampfkriegsschiff, das in ein Gefecht verwickelt wurde, war das 400-Tonnen-Schiff *HMS Karteria*. Unter dem Kommando von Kapitän Frank Abney Hastings vernichtete es im Griechischen Freiheitskrieg in einem spektakulären Alleingang neun türkische Segelschiffe mit Kanonenkugeln, die man zuvor im Ofen des Heizkessels bis zur Rotglut erhitzt hatte.

REVOLUTIONÄR: Das erste Dampfkriegsschiff der Welt war die von einem Heckschaufelrad angetriebene ***USS Demologos***
Foto: picture-alliance/United Archives/Dea Picture Library



DETAILS: **Auf diesem Gemälde sind deutlich die beiden Schaufelräder sowie die rahgetakelten Masten zu erkennen**

Foto: picture-alliance/CPA Media

klassischen Zeitalter, sondern durch diese technischen Neuerungen auch von erheblicher militärgeschichtlicher Bedeutung.“

Einer derartigen Entwicklung konnten die anderen führenden Seemächte der Welt nicht tatenlos zusehen. Wie Großbritannien rüsteten auch Frankreich, die USA, Russland, Österreich, Spanien und das Osmanische Reich Mitte des 19. Jahrhunderts ihre Flotten mit Dampfkriegsschiffen aus.

Besonders der Krimkrieg (1853–1856) wurde zur Bewährungsprobe für die neuen Kriegsschiffe. Hier zeigten sich deutlich die Vorteile der neuen Technik im Verbund mit eiserner Panzerung und schwerer Artillerie. Bei der Eroberung der russischen Festung Bomarsund 1854 auf den Aland-Inseln bewiesen britische und französische Raddampffregatten ihre taktische Vielseitigkeit. Bei Kinburn kämpften 1855 drei schwimmende, mit eisernen Platten gepanzerte Batterien der Franzosen ein russisches Fort nieder, nachdem Raddampfer sie in Schussposition geschleppt hatten. Obwohl die Russen die schwimmenden Batterien oft schwer trafen, hielt die Panzerung stand. Damit galt Nelsons historischer Ausspruch *„A ship's a fool to fight a fort“* als widerlegt.

> **„Oh, dass ich noch den Tag erleben musste, an dem ein britisches Schlachtschiff von einem schwimmenden Teekessel an der Nase geführt wurde … Mit einem Schornstein als Mast und einer Rauchsäule statt Segeln! Marineoffiziere kommandieren ihn mit einem Thermometer statt des Sprachrohrs; der Kommandant steht über dem Kessel und dirigiert die Schaufelräder. Der Glanz der britischen Marine geht in Dampf auf und wird in einem Eimer kondensiert, und die Sicherheit einer tapferen Mannschaft hängt an einem Ventil!“**
>
> Klage eines Offiziers der Royal Navy im Jahr 1824

Die Kombination aus Dampfkraft, schwerer Panzerung und großkalibriger Artillerie, die Bombengranaten verschoss, hatte den Alliierten zum Sieg verholfen und beendete das Zeitalter der Segelkriegsschiffe endgültig. Die Erfolge der neuen Seewaffe machten auch auf Preußen großen Eindruck. Während Frankreich, Großbritannien, Sardinien-Piemont und das Osmanische Reich einen verlustreichen Krieg auf der Krim ausfochten, gab Prinz Adalbert von Preußen den Bau der dampfbetriebenen Radkorvette *SMS Danzig* in Auftrag.

Zusätzlich übernahm er auch noch die Fregatte *Gefion* und die Radkorvette *Barbarossa* aus den Restbeständen der 1848 gegründeten Deutschen Reichsflotte. Als man die Schiffe fertiggestellt hatte, entstand durch zusätzliche Schiffe aus der einst winzigen Küstenflottille Preußens ein kleines Kriegsgeschwader, das zu begrenzten Überseeoperationen fähig war.

Die Preußen kommen

Diesem Zuwachs wurde mit einer Veränderung der Kommandostruktur Rechnung getragen. Die Marineleitung, die vorher dem „Amt für Angelegenheiten der Küstenflottille“ unterstellt war, erklärte man am 14. November 1854 zur „Admiralität“ und gliederte sie dem Kriegsministerium an. Der Prinz selbst avancierte zum Admiral der preußischen Küsten. Stolz auf seinen Titel und seine neue Kampfeinheit, brannte der ehrgeizige Hohenzoller darauf, die neue Waffe zu erproben.

Im Sommer 1856 ging das preußische Geschwader unter Führung Prinz Adalberts in See. Die Flottille nahm Kurs auf Madeira, um

INTERNATIONALER DURCHBRUCH: Bei der Eroberung der russischen Festung Bomarsund 1854 auf den Aland-Inseln bewiesen britische und französische Raddampffregatten ihre taktische Vielseitigkeit
Foto: picture-alliance/Heritage Images



ÜBEREINKUNFT? Treffen zwischen dem englischen Commodore Bremer und Chang, dem chinesischen Gouverneur von Tschusan, auf *HMS Wellesly* Foto: picture-alliance/akg-images

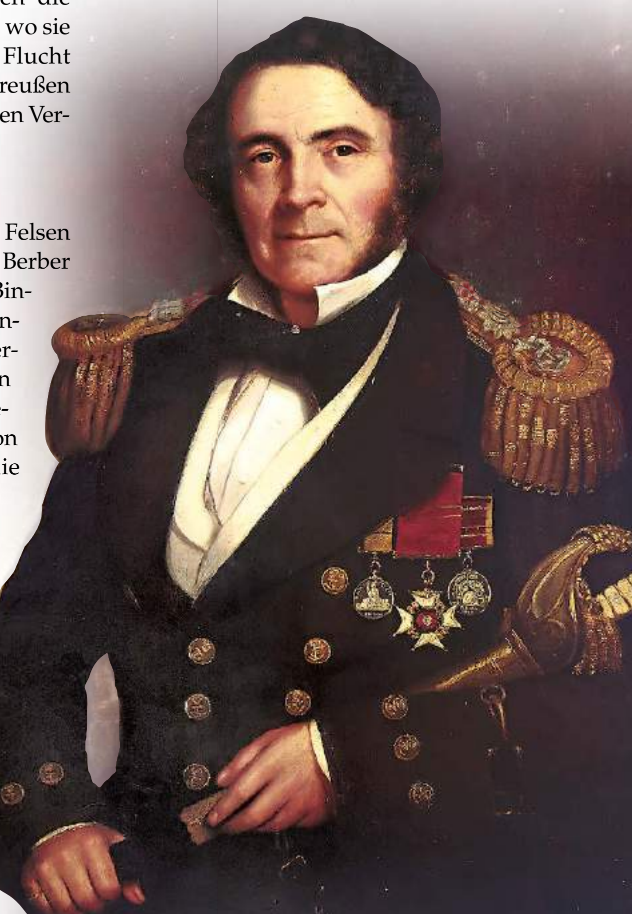
dort Seeübungen durchzuführen. Als er Madeira erreichte, teilte sich der Verband. Ein Teil der Schiffe kehrte in die Heimat zurück, der andere segelte nach La Plata. Der Prinz hatte jedoch anderes vor und ließ am 7. August 1856 Kurs auf Tres Forcas in Marokko nehmen, wo Riffpiraten 1852 eine preußische Brigg überfallen hatten.

Adalbert von Preußen befahl, mehrere Boote zu Wasser zu lassen und die Küste entlangzufahren, um eine Besichtigung des Schlupfwinkels der Riffpiraten vorzunehmen. Die Preußen brauchten nicht lange zu warten, bis etwas passierte. Als das Erkundungskommando den Strand entlangpatrouillierte, wurde es beschossen und mit Steinen beworfen, sodass sich die Mannschaft gezwungen sah, abzudrehen. Darauf hatte der Prinz gewartet. Er stellte in aller Eile ein Landungskorps von 68 Mann zusammen und landete unter dem Schutz des von der *SMS Danzig* eröffneten Geschützfeuers am Strand.

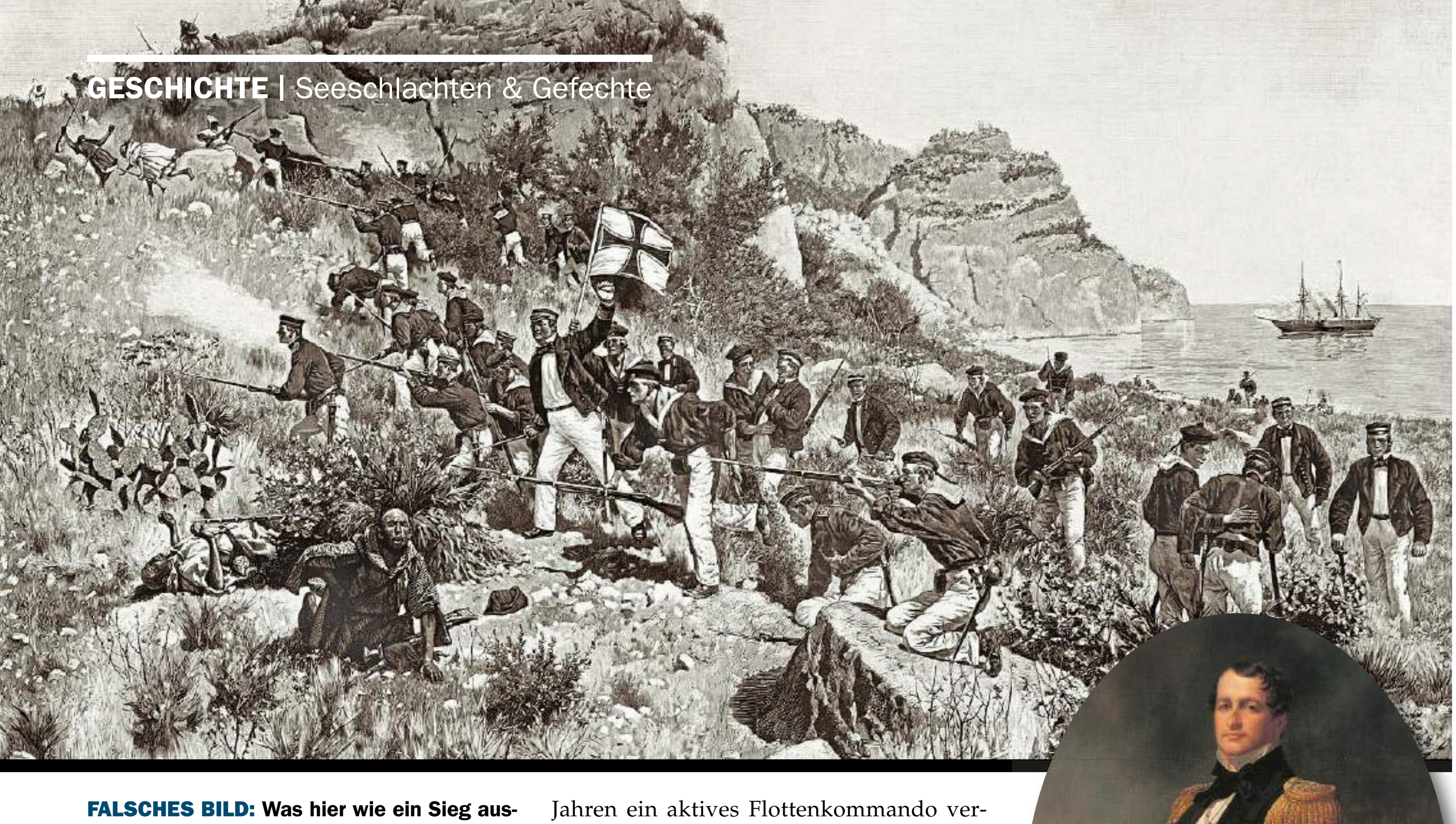
In einem Scharmützel erklommen die Matrosen ein 40 Meter hohes Plateau, wo sie die Riffpiraten anfänglich in die Flucht schlugen. Schon wähnten sich die Preußen siegreich, als die Piraten von allen Seiten Verstärkung bekamen.

Pulver gerochen

Dann wendete sich das Blatt. Durch Felsen und Gebüsche gedeckt, schossen die Berber in die Schützenlinien der Preußen. Binnen weniger Minuten erlitten die Angreifer schwere Verluste. Der Prinz erhielt einen Durchschuss durch den linken Oberschenkel, sein Adjutant bekam einen Treffer in die Brust ab. Von der Aussichtslosigkeit überzeugt, die Piraten zu besiegen, gab Adalbert den Befehl zum Rückzug. Als das Landungskorps wieder längsseit der *SMS Danzig* ging, waren von 68 Mann sieben gefallen, zwölf schwer und zehn leicht verwundet. Das kam in Berlin nicht gut an. In den



CHARISMATISCH: William Hutcheson Hall (1797–1878), Kommandant der *Nemesis*, meisterte alle Schwierigkeiten, obwohl der Gebrauch eines magnetischen Kompasses an Bord eines Eisenschiffes für größte navigatorische Probleme sorgte
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London



FALSCHES BILD: Was hier wie ein Sieg aussieht, war eine Niederlage, denn die Preußen mussten sich im August 1856 von Kap Tres Forcas zurückziehen. Im Hintergrund die Radkorvette *SMS Danzig*
Foto: picture-alliance/Judaica-Sammlung Richter

Augen des preußischen Kronprinzen Wilhelm hatte sich sein Vetter zwar tapfer, aber nicht besonnen verhalten. Außerdem sorgte sein Einsatz für diplomatische Verwicklungen mit England und Frankreich. Ministerpräsident Edwin von Manteuffel gelang es, die Wogen zu glätten und das Scharmützel als launige Grille des Prinzen abzutun.

Reaktionen

Politiker wie Otto von Bismarck sahen dies anders und nahmen den kühnen Flottenkommandeur in Schutz: „Ich kann in die vielseitige humane Verurteilung des Prinzenadmirals nicht einstimmen. Einige Tropfen königliches Blut befruchten die Ehre der Armee, und es ist besser, dass unsere jungfräuliche Flagge mit Anstand, wenn auch mit Unglück Pulver gerochen hat. Unsere Marine muss von sich hören lassen, damit man ihr den kleinen und langsamen Anfang verzeiht."

Die Ansicht Bismarcks setzte sich am Hof nicht durch. Während Zeitungen in Preußen das Gefecht von Tres Forcas als Heldentat feierten, blieb dem Prinzen in den folgenden Jahren ein aktives Flottenkommando versagt. Wie Adalbert, so stellte man auch die *SMS Danzig* bald außer Dienst.

Die Perfektionierung des Schiffsschraubenantriebs hatte den Betrieb von Kriegsraddampfern entbehrlich gemacht. Die Geburtsfehler der Schiffsschraube – die Instabilität des Ruders, die mangelnde Geschwindigkeit und Kraftübertragung – waren verbessert worden. Nun traten die Vorteile des neuen Antriebs klar hervor. Denn im Gegensatz zu den Raddampfern mit ihren großen Schaufelrädern bot die Schiffsschraube der feindlichen Artillerie kaum Trefferfläche.

Weiterentwicklungen

Außerdem ließen es Schiffsschrauben wieder zu, durchgehende Kanonendecks an Back- und Steuerbord zu nutzen, was sich positiv auf die Feuerkraft der Dampfschiffe auswirkte. Von nun an zählten Radkorvetten wie die *SMS Danzig* zum alten Eisen. Das erste maschinengetriebene Schiff der Preußischen Marine verkaufte man 1862 wegen mangelnder Seetüchtigkeit. Es gelangte letztendlich nach Japan, wo es in der Seeschlacht von Hakodate 1869 im Dienst der Republik Ezo sein Ende fand. Nur acht Jahre später wurde in England ein neues Kampfschiff mit dem vielversprechenden Namen *HMS Temeraire* auf Kiel gelegt. Diesmal war es ein Eisenschiff auf der Höhe der Zeit. Angetrieben von einer Schiffsschraube, hatte es sogar zwei Kanonen auf Verschwindlafetten.

Nur wenige Jahre später gehörte die *HMS Temeraire* zu dem britischen Geschwader, welches 1882 Alexandria bombardierte. Zu diesem Zeitpunkt war das Goldene Zeitalter der Raddampfkriegsschiffe aber bereits Vergangenheit. ⚓

DENNOCH AUSGEZEICHNET: Obwohl sieglos, erhielt Prinz Adalbert von Preußen für das erste Gefecht der preußischen Marine am 7. August 1856 diesen Geschenksäbel mit der Gravur Kap Tres Forcas
Foto: Interfoto/Hermann Historica

OHNE FORTUNE: Prinz Adalbert von Preußen (1811–1873), Neffe von König Friedrich Wilhelm IV. und Kaiser Wilhelm I., seit 1849 Oberbefehlshaber der preußischen Marine, 1854 Admiral der preußischen Küsten im Rang eines Generals der Infanterie, 1859 Ernennung zum Admiral, ab 1871 bis zu seinem Tod Generalinspekteur der Kaiserlichen Marine
Foto: Sammlung GSW


Bilder • Tatsachen • Hintergründe
Fundiert recherchiert, packend erzählt!
April/Mai 2017 Nr. 3/2017 € 4,20
Militär & Geschichte
BILDER • TATSACHEN • HINTERGRÜNDE
Brückenkopf von Colmar
1945: So verlief der finale Kampf um das Elsass
Alle 2 Monate neu am Kiosk!
Fliegerass Werner Voß
Seine dramatischen Luftkämpfe
Dünkirchen
1940: Wie die Wehrmacht den alliierten Kessel in die Zange nahm
WAFFEN & TECHNIK
Krupps Kanonen
So entstand die moderne Artillerie
STRATEGIE & TAKTIK
Bollwerk Maginotlinie
Frankreichs gigantischer Festungsriegel
Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.militaer-und-geschichte.de/abo
© magann - Fotolia

Marstal Søfartsmuseum

Maritime Vielfalt

Lebendige Schifffahrtsgeschichte in Dänemark Von Detlef Ollesch



NACHBAU: **Das Heck des Schoners *Fortuna* von 1872 ziert die Außenmauer des Museums**



VIEL ZU SEHEN: **Blick in einen der Ausstellungsräume mit zahlreichen Exponaten**

Das dänische Hafenstädtchen Marstal, im Südosten der Insel Ærø (Deutsch: Arrö) gelegen, ist heutzutage vor allem Freizeitseglern ein Begriff. Dabei entwickelte sich das einstige Fischerdorf bereits seit dem 17. Jahrhundert zu einem Seefahrerort, in dem bis heute alle Sparten maritimer Wirtschaft – von Reedereien über Werften bis zur Seefahrtsschule – vertreten sind. Begünstigt hat dies der Naturhafen, die geografische Lage zwischen Kopenhagen und den schleswigschen und holsteinischen Ostseestädten sowie die Tatsache, dass die wachsende Bevölkerung der Insel in der Landwirtschaft nicht mehr genügend Arbeitsplätze fand.

Ein Kessel Buntes

Die Zeiten, in denen auf bis zu acht Werften gleichzeitig hölzerne Schiffsneubauten entstanden und den hiesigen Reedern der nach Kopenhagen zweitgrößte Teil der dänischen Handelsflotte gehörte, sind allerdings vorbei. Aber die Marstaller halten die Erinnerung daran wach – nicht zuletzt im örtlichen Seefahrtsmuseum.

Dieses bringt dem Besucher zunächst in chronologischer Reihenfolge die Schiffstypen, Frachten und Fahrtgebiete vom Beginn der Marstaller Frachtfahrt bis in die Gegenwart nah – anhand von zirka 250 Modellen und Hunderten von Gemälden sowie zahlreichen kleineren Original-Artefakten. Jagten und Galeassen des 18. und auch frühen 19. Jahrhunderts transportierten vorwiegend landwirtschaftliche Produkte über die Ostsee. Die verschiedenen Schoner-Typen fuhren bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts zunächst europaweit und schließlich in der Nord- und Südamerika-Fahrt. Dabei wiesen die Rümpfe der in Marstal gebauten und beheimateten Schoner die Besonderheit auf, dass sie keine Klipper-, sondern eine Jagt-Form besaßen.

Marstal-Schoner

Es handelte sich dabei um eine Weiterentwicklung der früheren Jagten und Galeassen, die für Marstal so typisch ist, dass sie heute noch als Marstal-Schoner bekannt sind. Viele dieser 250 Schiffe transportierten getrockneten Fisch von Neufundland in die katholischen Länder Südeuropas. Hierbei kam es weniger auf Geschwindigkeit als vielmehr auf Wirtschaftlichkeit an. Durch den Konkurrenzdruck der Dampfschiffe wurden auch die Segler immer größer, sodass sich parallel zu den Schonern auch Barkentinen, Briggs und Barken in die Marstaller Flotte einreihten, Letztere bis 1934.

Aber auch Dampfschiffe (von 1890 bis 1950), Motorsegler (von 1920 bis 1950) und Küstenmotorschiffe (seit 1950) gehören zur Marstaller Frachterhistorie. Weitere der insgesamt über 30 Ausstellungsräume beinhalten lebensgroße Dioramen, die das Leben an Bord mithilfe von originalen Segmenten präsentieren, darunter eine ganze Brücke oder Arbeitsstätten in verschiedenen Berufen des Schiffbaus.

Eine kleine Marineabteilung, zahlreiche nautische Geräte und exotische Mitbringsel der Seeleute aus aller Welt vervollständigen die Sammlung. Und das benachbarte, frei begehbare historische Werftgelände „Eriksens Plads“, auf dem man von 2008 bis 2012 den historischen Marstal-Schoner *Bonavista* restauriert hat, zeugt auch außerhalb der Museumswände von der großen maritimen Tradition des Ortes. ⚓

INFO

Anschrift
Prinsensgade 1
5960 Marstal
Dänemark
Tel.: +45 6253 2331

Internet
www.marmus.dk
info@marmus.dk

Öffnungszeiten
Nov.–15. April: Mo–Sa 11–15 Uhr
16. April bis Mai/Sept. bis Okt.: täglich 10–16 Uhr
Juni bis Aug.: täglich 9–17 Uhr

Fotos: Detlef Ollesch

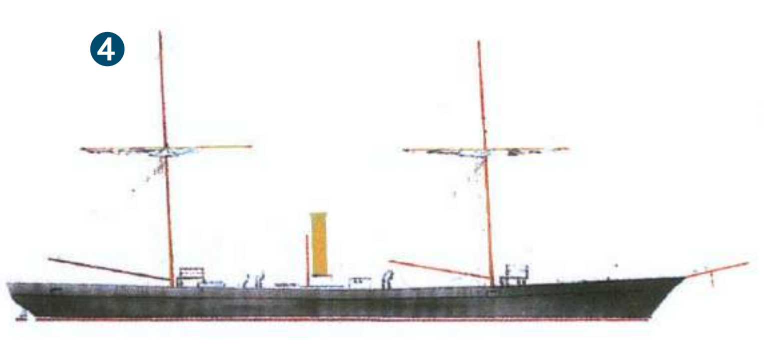
Bilderrätsel

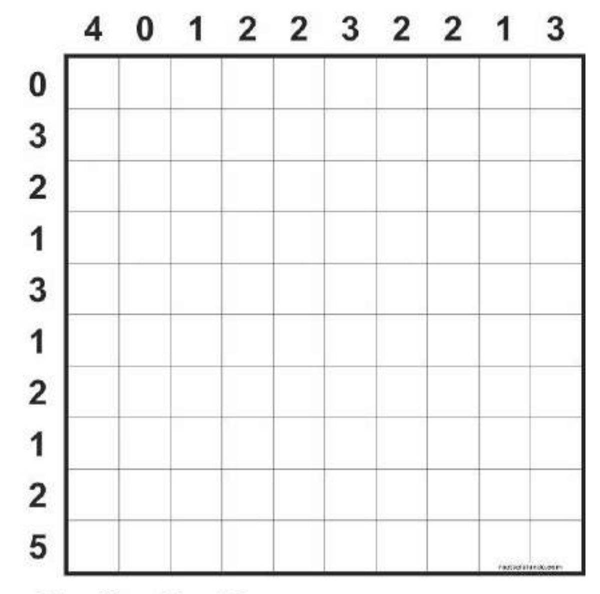
Erkennen Sie das Schiff?

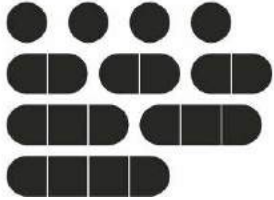


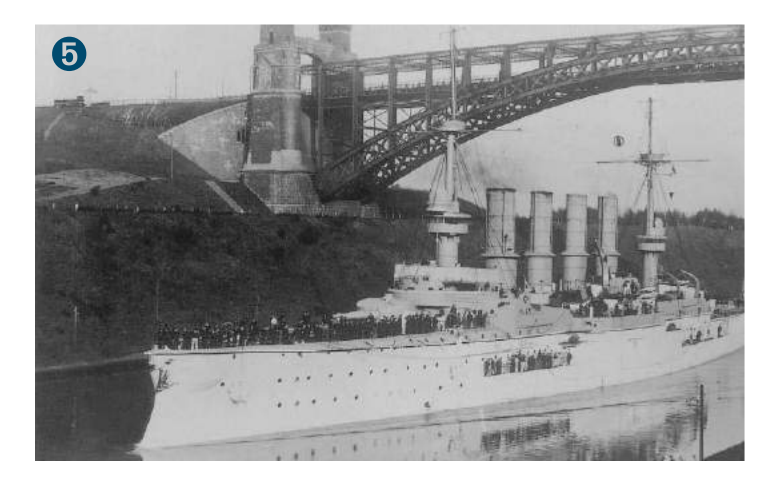
Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.









Lösungen:

Bilderrätsel

1 U-Boot A 1 (Großbritannien, Stapellauf 1902)

2 *Sunbeam II* (Dreimastschoner, Großbritannien 1913, später als *Flying Clipper* schwedisches Schulschiff)

3 Fregatte der *Petja-I*-Klasse (Sowjetunion, Stapellauf Dezember 1970)

4 Torpedokanonenboot *Zieten* (Deutsches Reich, Stapellauf März 1876)

5 SMS *Scharnhorst* (Großer Kreuzer, Deutsches Reich, Stapellauf März 1906)

Rätsel: Erik Krämer/rätselstunde.com, Fotos: Sammlung GSW

Young's Rk
Landing
Pt Christian
MAGNETIC
Increasing about 1' annually
Varn 13°00'E.(1954)



Insel der Seligen

Pitcairn ist die südöstlichste und bedeutendste der pazifischen Pitcairn-Inseln, welche die *HMS Swallow* unter Kapitän Philipp Carteret im Jahre 1767 als erstes europäisches Schiff nachweisbar erreichte. Sie erhielt ihren Namen nach dem Seekadetten Robert Pitcairn, der sie gesichtet hatte. 1790 siedelten auf dem von Korallenriffen umgebenen Eiland die Meuterer der *Bounty* mit zwölf Tahitianerinnen. Genauere Berichte über deren Siedlung fertigten 1815 sowie 1825 Kapitäne an, die dorthin reisten. Sie stellten eine „merkwürdige Sittenreinheit“ unter den mittlerweile 66 Personen fest. Die Karte stammt aus dem Jahr 1825 nach Vermessungen von Leutnant Frederick William Beechey von der *HMS Blossom*. *GSW*

Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

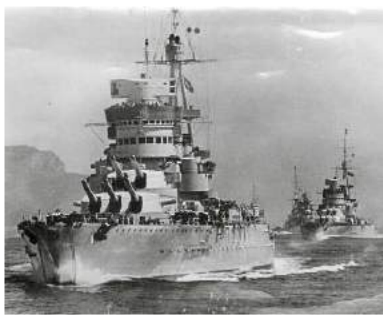
SMS *Von der Tann*

Eiserne Antwort: Der Große Kreuzer (dann als Schlachtkreuzer klassifiziert) *Von der Tann* war eine unmittelbare Reaktion auf den britischen Schlachtkreuzer-Neubau *Dreadnought* und setzte den Wunsch des Kaisers nach starker Panzerung um. Entwicklung und technische Besonderheiten, Bau und Einsätze sind Titelthema der nächsten Ausgabe.



Tarent 1940

Feuerschlag: Mit einem gezielten Bombenangriff schaltete die Royal Air Force die Hälfte aller Schlachtschiffe der italienischen Marine aus – mit weitreichenden Folgen.





1917

Risiko: Der uneingeschränkte U-Boot-Krieg führte 1917 zum Kriegseintritt der USA. Unser Artikel beschreibt Ursache und Verlauf einer unheilvollen Entwicklung.

Fletcher-Zerstörer

Außergewöhnlich: Von den 175 US-Zerstörern der Fletcher-Klasse dienten viele nach dem Zweiten Weltkrieg in anderen Nationen, auch in der Bundesmarine.

Außerdem:

Husarenritt im Eismeer: Der Schwere Kreuzer *Admiral Hipper* gegen den Zerstörer *Onslow*
Dampfschiff *Hohentwiel*: Eine Legende auf dem Bodensee
Flottenbegeisterung: Professoren für eine deutsche Marine im 19. Jahrhundert

Auflösung des Rätsels

	4	0	1	2	2	3	2	2	1	3
0										
3				■	■	■				
2									■	■
1							■			
3	■						■			■
1	■									
2	■					■				
1										■
2	■							■		
5			■	■	■	■		■		

Die nächste Ausgabe von SCHIFF*Classic* erscheint am 19. Juni 2017

Fotos: picture-alliance/WZ-Bilddienst (3), interfoto/picturedesk.com/ÖNB/Weltbild

Nr. 19 | 3/2017 | Mai, Juni | 5. Jahrgang

SCHIFF*Classic*
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 95 | 45. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

Chef vom Dienst Christian Ullrich

Redaktionsbeauftragter der DGSM Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a. D.)

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.)

Layout Ralph Hellberg

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Disposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017.

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck LSC, Krakau

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de

GeraMond

Geschäftsführung Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften: Andreas Thorey

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:
Clausewitz ModellFan FLUGZEUG CLASSIC
Militär & Geschichte, FLUGMODELL, BAHN EXTRA, AUTO CLASSIC, LOK MAGAZIN, TRAKTOR CLASSIC, TRAKTOR XL, STRASSENBAHN MAGAZIN

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (6 Hefte) € 48,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint sechsmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

© 2017 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in SCHIFF *Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die historische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar!

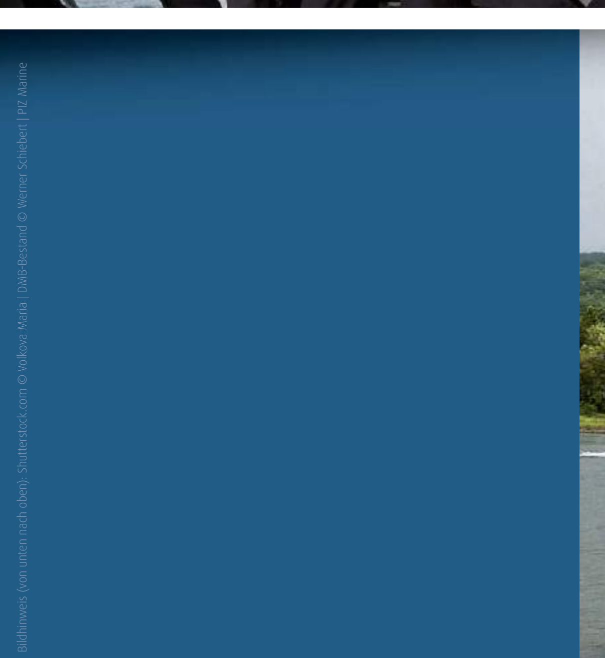
Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.



Wir sind Bewegung









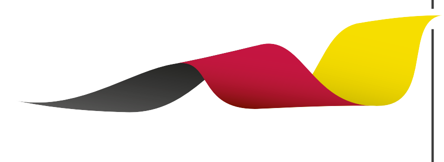




Bildhinweis (von unten nach oben): Shutterstock.com © Volkova Maria | DMB-Bestand © Werner Schiebert | PIZ Marine

In jedem steckt die Liebe zum Wasser.

Werden Sie Mitglied in Deutschlands
größter Vereinigung für Wasserfreunde:
www.deutscher-marinebund.de
www.facebook.de/deutschermarinebund



Deutscher Marinebund
Das Bündnis für
Mensch. Schifffahrt. Meer.



Modellbau 2017
Neuheiten vom Besten!
King of Prussia
1:42
Britisches
Schmugglerschiff
Länge: 745 mm
Bestell-Nr. 20162
Sea-Jet
Evolution
Länge: 685 mm
Bestell-Nr. ro1266
BRUSHLESS POWERED
EVOLUTION
www.krick-modell.de
COREL
King of Prussia
Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog gegen
€ 10,- Schein (Europa € 20,-) oder den "Highlights 2017"
Prospekt gegen Einsendung von Briefmarke im Wert
von € 1,45 Porto (Europa € 3,70) an.
Diese Kataloge sind auch bei
Ihrem Fachhändler erhältlich.
ro marin by krick
krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr.1 · 75438 Knittlingen
Düsseldorf 1:25
Feuerlöschboot, Gesamtlänge: 1160 mm
Bestell-Nr. ro1100
www.bildwork.de/AZ KSC032017